



Universidade de Aveiro
2018

Departamento de Economia, Gestão, Engenharia
Industrial e Turismo

**TÂNIA SOFIA
CARVALHAL DA
CUNHA**

**As redes cicláveis como instrumento de
desenvolvimento de um território: O caso da
Murtosa**



**TÂNIA SOFIA
CARVALHAL DA
CUNHA**

**As redes cicláveis como instrumento de
desenvolvimento de um território: O caso da
Murtosa**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão e Planeamento em Turismo, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Rui Augusto da Costa, Professor Auxiliar do Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo da Universidade de Aveiro.

Dedico este trabalho à minha família.

o júri

presidente

Professora Doutora Maria João Aibéo Carneiro

Professora auxiliar da Universidade de Aveiro

Professora Doutora Helena Cláudia da Cruz Albuquerque

Professora auxiliar da Universidade Portucalense Infante D. Henrique

Professor Doutor Rui Augusto da Costa

Professor auxiliar da Universidade de Aveiro

agradecimentos

Um agradecimento muito especial à minha família, por todo o apoio ao longo deste processo e no transcorrer da vida académica. Em especial à minha irmã pela ajuda na elaboração da dissertação.

Aos colegas de investigação, um muito obrigada pelo constante espírito de ajuda, conselhos e companheirismo, que permitiu que este processo fosse mais fácil.

Agradecer às entidades que estiveram envolvidas no projeto e que ajudaram o estudo realizado, dispensando um pouco do seu precioso tempo.

E como não poderia deixar de ser, um muito obrigado ao professor Rui Costa, pelo constante empenho e esforço, que foi determinante.

palavras-chave

Redes, redes cicláveis, turismo ciclável, ciclismo, turismo, planeamento.

resumo

O constante crescimento da procura pelo turismo ciclável demonstra que é cada vez mais importante analisar e perceber a forma em que a oferta está estruturada e se a mesma corresponde às expectativas que os ciclistas necessitam.

A presente dissertação de mestrado tem como objetivo perceber de que forma as redes cicláveis podem ser um instrumento que despolete o desenvolvimento de um território, onde se irá analisar especificamente a rede ciclável do município da Murtosa.

O estudo apresentado teve como base uma revisão bibliográfica sobre os temas, redes e turismo ciclável, bem como foram administradas e analisadas entrevistas. As entrevistas foram concretizadas a entidades públicas, privadas e a investigadores que se dedicam sobre o tema.

Este estudo permitiu ter um maior alcance sobre o impacto que a rede ciclável tem vindo a ter, nomeadamente tendo em conta as perspetivas dos agentes do território. Através das análises percebeu-se que um dos condicionantes que se destaca na rede ciclável da Murtosa, é a falta de manutenção do espaço de circulação. Esta análise permitiu conhecer as perceções dos agentes ativos no território acerca do desenvolvimento da rede, o que permite elaborar estratégias futuras, que facilitem o melhoramento da rede e consequentemente um maior nível de satisfação tanto dos utilizadores como dos agentes envolvidos.

keywords

Networks, cycling networks, cycling tourism, cycling, tourism, planning.

abstract

The constant growth in demand for cycling tourism shows that it is increasingly important to analyze and perceive the way in which supply is structured and whether it meets the expectations that cyclists need. This dissertation aims to understand how cycling networks can be an instrument that triggers the development of a territory, where we will analyze specifically the cycle network of the municipality of Murtosa. The study was based on a bibliographical review on the themes of networks and cycling tourism, interviews were administered and analysed. The interviews were carried out to public and private entities and researchers dedicated to the subject. This study made it possible to have a wider scope on the impact that the cycling network has been having, in particular taking into account the perspectives of the agents of the territory. Through the analyzes it was noticed that one of the determinants that stands out in the cycling network of Murtosa, is the lack of maintenance of the circulation space. This analysis allowed to know the perceptions of the active agents in the territory about the development of the network, which allows to elaborate future strategies, that facilitate the improvement of the network and consequently a greater level of satisfaction of the users as well as the agents involved.

Índice

Índice	I
Índice Tabelas	IV
Índice Figuras.....	IV
Índice Gráficos	IV
Lista de Abreviaturas.....	V
Parte I.....	1
Capítulo 1.....	1
1.1 Justificação e Enquadramento da temática	1
1.2 Objetivos	2
1.3 Estrutura e Metodologia.....	3
Parte II	5
Capítulo 2.....	5
Redes	5
2.1 Introdução	5
2.2 Enquadramento.....	5
2.3 Importância de redes no turismo	8
2.4 Principais causas da sua ineficácia e/ou sucesso	10
2.5 Conclusão	12
Capítulo 3.....	13
Turismo e Redes Cicláveis	13
3.1 Introdução	13
3.2 Enquadramento.....	13
3.3 Evolução do Turismo Ciclável	14
3.4 Relevância das redes para um destino	15
3.4.1 Casos de Estudo	15
3.5 Conclusão	38

Parte III	39
Estudo Empírico	39
Capítulo 4.....	39
Metodologia	39
4.1 Introdução	39
4.2 Enquadramento do projeto	39
4.3 Método de Recolha de Dados.....	40
4.3.1 Entrevista.....	40
4.4 Conclusão	45
Capítulo 5.....	47
Caracterização do município da Murtosa	47
5.1 Introdução	47
5.2 Enquadramento.....	47
5.3 Caraterização do território.....	49
5.3.1 Topografia, Hipsometria e Declive	49
5.3.2 Hidrografia.....	50
5.3.3 Temperatura e Precipitação	50
5.4 Evolução Histórica.....	51
5.5 Acessibilidades	51
5.6 Procura Turística.....	52
5.6.1 Indicadores Procura Município	53
5.7 Oferta Turística.....	55
5.7.1 Inventariação dos Recursos Turísticos	55
5.8 Importância da bicicleta no município.....	63
5.9 Conclusão	64
Capítulo 6.....	65
Apresentação e análise dos resultados.....	65

6.1	Introdução	65
6.2	Análise Entrevistas – webQDA.....	65
6.2.1	Aposta <i>Cycling</i>	67
6.2.2	Aposta Rede Ciclável	68
6.2.3	Caraterização do Produto.....	70
6.2.4	Infraestruturas de Suporte.....	71
6.2.5	Modelo de Gestão	73
6.2.6	Parcerias.....	74
6.2.7	Ligação Recursos Turísticos.....	75
6.2.8	Impactos Sociais, Ambientais e Económicos	75
6.2.9	Perfil do Ciclista.....	76
6.2.10	Estado de Desenvolvimento.....	77
6.2.11	Top 20.....	78
6.3	Conclusão	79
	Conclusões e recomendações finais	81
	Capítulo 7.....	81
7.1	Conclusões e sugestões	81
7.2	Limitações do projeto	85
	Referências Bibliográficas	87

Índice Tabelas

Tabela 1 - Guião da entrevista.....	42
Tabela 2 - Dormidas (N.º) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro).....	54
Tabela 3 - Taxa líquida de ocupação cama (%) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro)	54
Tabela 4 - Património Natural Município da Murtosa	56
Tabela 5 - Património Cultural - Monumental Município Murtosa	57
Tabela 6 - Património Cultural - Artístico Município Murtosa	58
Tabela 7 - Património Cultural - Etnográfico Município Murtosa.....	59
Tabela 8 - Eventos Município da Murtosa.....	60
Tabela 9 - Equipamentos Município Murtosa	62
Tabela 10 - Quadro das entrevistas em estudo	65
Tabela 11 - Esquema dos códigos árvore webQDA	67

Índice Figuras

Figura 1 - Aspetos fulcrais na análise dos casos de estudo	16
Figura 2 - Folheto informativo dos percursos da GRZ.....	18
Figura 3 - Logótipo Rota Vicentina.....	20
Figura 4 - Mapa do percurso da Via Algarviana	25
Figura 5 - Mapa percurso Ecovia do Litoral	27
Figura 6 - Mapa da Rota da Costa Atlântica	30
Figura 7 - Mapa ilustrativo dos percursos da rede <i>Veloland Schweiz</i>	32
Figura 8 - Imagem alusiva à parte do percurso Passau – Viena	34
Figura 9 - Imagem ilustrativa do percurso.....	36
Figura 10 - Ilustração das ferramentas que o webQDA permite utilizar.....	44
Figura 11 - Mapa da divisão das freguesias do Concelho da Murtosa	48
Figura 12 - Mapa enquadramento das acessibilidades.....	52
Figura 13 - Top 20 palavras frequentes.....	78

Índice Gráficos

Gráfico 1- Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares.....	64
---	----

Lista de Abreviaturas

Ada – Águas do Algarve

ALUT – Algarviana Ultra Rail

AMAL – Comunidade Intermunicipal do Algrave

ANA – Aeroportos de Portugal

ATR – Algarve *Trail Running*

CIRA – Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

ERA – *European Ramblers Association*

FCMP – Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

FPCUB - Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta

GRZ – Grande Rota do Zêzere

IPDJ – Instituto Português do Desporto e Juventude

NUT – Nomenclatura Unidades Territoriais

PROT-C – Plano Regional de Ordenamento do Território Centro

PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

RTA – Região Turismo do Algarve

TCS – *Touring Club Schweiz*

ZPE – Zona de Proteção Especial

Parte I

Capítulo 1.

1.1 Justificação e Enquadramento da temática

Em Portugal, a utilização da bicicleta enquanto meio de transporte para a realização de deslocações quotidianas é ainda incipiente. Segundo os dados do Recenseamento Geral da População de 2011, nos concelhos de Portugal Continental a média das quotas do modo ciclável na realização de viagens casa-trabalho e casa-escola não vai além de 0,94%. No entanto, são diversos os municípios em que essa quota é muito mais expressiva. Por exemplo, na Murtosa (25%), Ílhavo (14%) ou Golegã (11%) atingem-se com mais significado (Caetano, 2015).

Nacionalmente, as autoridades públicas locais olham para esta questão como uma oportunidade para mudar o paradigma da mobilidade e também para promover ambientes urbanos mais amigáveis, capazes de assegurar maior socialização, e têm vindo a produzir investimento sobretudo na melhoria da infraestrutura ciclável, maioritariamente associada a frentes de água e a percursos lúdicos, em alguns casos, sacrificando o espaço pedonal, e um menos evidente esforço em equipamentos de apoio (estacionamento e duchas). Paralelamente, e de forma mais tímida, têm vindo a implementar sistemas coletivos de uso de bicicleta – “*Bikesharing*” – associadas à qualificação do ambiente urbano ou à melhoria da oferta turística, caso de Torres Vedras ou Águeda e Murtosa ou Vilamoura, respetivamente (Mota & Sá, 2013).

Alguns municípios e empresas têm vindo a trabalhar com organizações do sistema científico-tecnológico, desenvolvendo projetos de investigação e de desenvolvimento centrados na bicicleta com preocupações de articular o conhecimento ligado à tecnologia, ciência, *design* e materiais e a valorização social e económica do território (Mota & Sá, 2013).

Nomeadamente, no que concerne os esforços exercidos a nível das políticas públicas nacionais, um dos casos que se deve analisar é o Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020. A existência de um Plano Nacional que estabeleça uma estratégia pública de promoção e utilização dos modos suaves, é essencial como forma de criar novos hábitos de deslocação, alternativos ao transporte individual e complementares do transporte público e como forma de influenciar

diferentes escolhas dos cidadãos e comportamentos mais racionais, eficientes e sustentáveis, com amplos benefícios para a comunidade (IMTT, 2012)

Devido a todas as razões acima apontadas que denotam a crescente importância da bicicleta e da mobilidade no contexto nacional, a proposta que se apresenta, tem como intuito demonstrar a importância das redes cicláveis para o desenvolvimento sustentável de uma região. O município escolhido para ser analisado, foi a Murtosa, no âmbito de perceber que medidas estão implementadas no terreno e quais os produtos das mesmas. Este foi eleito, por ser um dos municípios que mais ênfase dá à utilização da bicicleta enquanto meio de transporte, bem como um dos pioneiros a nível nacional na criação de projetos, de índole ciclável, como é o caso da Murtosa Ciclável.

1.2 Objetivos

No âmbito desta secção, pretende-se evidenciar os objetivos estratégicos do projeto, como tal os mesmos serão apresentados segundo os capítulos estabelecidos para o projeto.

Desta forma, o capítulo introdutório terá como principal objetivo o de ressaltar a crescente importância da temática, redes cicláveis e turismo ciclável.

Seguidamente, vai-se dedicar um capítulo às redes, no âmbito de expor a importância das mesmas para a indústria turística, bem como demonstrar como as redes, são uma ferramenta de desenvolvimento local muito importante.

O seguinte capítulo, tem como foco as redes cicláveis e o turismo ciclável, tendo como um dos principais objetivos demonstrar o crescente impacto do turismo ciclável bem como a importância das redes cicláveis como forma de fomentar o desenvolvimento local. Neste capítulo pretende-se ainda perceber os paradigmas nacionais e internacionais, de forma a perceber as boas práticas utilizadas.

Este é um projeto que pretende impulsionar o desenvolvimento local, através de uma rede ciclável num território específico, a Murtosa. Como tal, é imprescindível desprender um capítulo que permita conhecer o território em estudo de forma pormenorizada. Após essa análise, pretende-se ainda perceber a importância da bicicleta no município, sendo este um dos objetivos principais do capítulo, pois vai permitir

perceber que tipo de medidas/ações o município desenvolveu ou tem em vista desenvolver no âmbito da rede ciclável.

O projeto terá impreterivelmente um capítulo de análise de dados, cujo objetivo passa por desconstruir a informação recolhida, de forma a perceber as variáveis importantes a analisar. Esta análise tem como objetivo perceber o que se deve realizar para impulsionar a rede ciclável de forma que esta se torne uma alavanca para o desenvolvimento local da região. Perceber os pontos fortes da rede e que tipos de oportunidades se podem explorar, tendo em conta não só o território como também os dados recolhidos e quais são os pontos fracos que podem ser colmatados.

1.3 Estrutura e Metodologia

O presente projeto está estruturado, tendo por base 6 capítulos-chave, bem como um capítulo introdutório que tem por objetivo justificar a temática, promover o enquadramento inicial, discernir os objetivos do projeto, bem como apresentar, sucintamente, o tipo de metodologia se vai utilizar.

Posteriormente, haverá um capítulo sobre redes – capítulo 2 -, onde um breve enquadramento acerca de redes será realizado, analisando a importância das redes para a indústria turística, bem como o quão é importante para o desenvolvimento de uma região, focando ainda em quais são as causas da sua ineficácia ou sucesso.

No âmbito do projeto apresentado é importante perceber a evolução do turismo ciclável e qual a relevância das redes cicláveis para um destino/região. Neste capítulo – capítulo 3 - serão ainda analisados casos de estudo a nível nacional e internacional.

No capítulo 4 vai-se apresentar a metodologia a utilizar, fazendo um enquadramento, bem como explicar o método de recolha de dados utilizado para a realização do projeto.

O capítulo 5 vai focar o município da Murtosa, para tal, ocorrerá uma breve caracterização do território, a nível das suas acessibilidades, segurança, infraestruturas de apoio, que será culminado com a elaboração de um Inventário de Recursos Turístico. Será ainda levantada informação acerca da procura e oferta turística do município. Numa última fase vai-se tentar perceber que tipo de importância a utilização da bicicleta tem na região.

Neste capítulo – capítulo 6 - proceder-se-á à análise dos dados recolhidos, tentando perceber o que nos dizem os resultados e quais os pontos fulcrais da rede ciclável que devem de ser revistos.

O capítulo final – capítulo 7 - tem como objetivo desconstruir tudo o que foi analisado até então no âmbito de perceber qual e que tipo de potencial pode ter a exploração da região, bem como que importância a rede tem e/ou pode vir a ter para o desenvolvimento da região. Nesta parte, vai-se ainda elaborar cenários de como será o futuro da região aquando do aproveitamento da rede ciclável. Por último, salientar quais as limitações que foram sendo encontradas ao longo do projeto e quais foram as principais conclusões do mesmo.

No que concerne os métodos de recolha de dados que irão ser utilizados no presente projeto, a investigadora decidiu realizar entrevistas.

Através das entrevistas o objetivo é tentar perceber o impacto da Rede Ciclável no território. Como tal, as entrevistas, serão administradas pessoalmente e gravadas (áudio), estarão orientadas para inquirir alguns agentes da oferta, tanto públicos como privados. No que concerne, os agentes privados, vai-se escolher um alojamento turístico, um restaurante/café, bem como uma associação ou empresa de animação turística da região. Já no caso dos agentes públicos, terá como objetivo perceber as medidas e esforços que estão a ser feitos no território a nível local e a estratégia a nível regional. Assim sendo, serão realizadas três entrevistas: uma a nível regional, ao Turismo Centro Portugal, outra numa escala mais sub-regional, á CIRA e por último ao nível local á Câmara Municipal da Murtosa.

Parte II
Capítulo 2.
Redes

2.1 Introdução

Na seguinte secção, pretende-se estabelecer o ponto de partida para o projeto de investigação e como tal, dado que o mesmo pretende perceber a importância de uma rede ciclável para um território, é necessário numa primeira fase perceber conceitos básicos acerca de redes, e a forma como a mesma evoluiu ao longo dos anos. Posteriormente, vai-se focar de que forma as redes vieram contribuir positivamente para o turismo e em que aspetos essa importância se fez notar.

Por último, após a contextualização inicial tanto sobre as redes, bem como a importância que as mesmas têm para o turismo, é determinante perceber que tipo de fatores são imprescindíveis para fomentar o sucesso de uma rede, sendo que diversos autores apresentam razões diferentes.

2.2 Enquadramento

Originalmente, o conceito de rede era uma metáfora para as interações complexas entre as pessoas na comunidade. No entanto, com o desenvolvimento de abordagens quantitativas, o conceito de rede tornou-se formalizado e relacionado à matemática (Scott, Baggio, & Cooper, 2008). A teoria das redes teve origem na matemática, sendo que Euler em 1736, através da teoria dos grafos forneceu a diversas áreas um conjunto de novas ferramentas e técnicas. Como foi o caso das ciências sociais em que as redes permitiram estudar os padrões das relações sociais. De acordo, com a teoria dos grafos, uma rede é um conjunto finito de pontos ligados, ou parcialmente ligados, através de linhas (ou arestas), em que não existe qualquer restrição sobre o número de linhas que interligam os pontos pares ou a sua direção (Baggio, Scott, & Cooper, 2010; Scott et al., 2008)

O termo “nós” ou “atores” podem ser entidades, pessoas, organizações ou eventos. Enquanto as “arestas” ou “laços” são a relação entre os atores, em que estas relações

podem ser transferência de conhecimentos, comunicações, publicações, amizades ou troca de recursos (Albrecht, 2013; Timur & Getz, 2008)

Os “atores” podem ser direta ou indiretamente ligados/unidos por múltiplos relacionamentos ou estar separados. As “redes” são os padrões formados a partir da combinação de todos os “atores” e “laços” dentro do sistema. As redes possuem algumas características: por exemplo podem ser mais ou menos densas, consoante o número de “laços” que tenham, outra característica é a centralidade (Timur & Getz, 2008).

Segundo Meyer e Rowan (1977), citado por Timur e Getz (2008), a densidade refere-se ao número de conexões entre os “atores” dentro da rede, sendo que as redes altamente densas resultam numa comunicação mais eficiente e numa maior difusão das normas entre redes. Nomeadamente, ao nível da centralidade Timur e Getz (2008), citando Wasserman e Faust (1994), afirmam que as redes podem ter um “ator” central com ligações de outros “atores” direcionados a si, o que indica uma alta centralidade de rede, ou uma rede pode ter vários grupos e nenhum “ator” central que indica uma baixa centralidade de rede. Para os autores, a posição central dentro da rede indica a quantidade de energia obtida através da estrutura e a capacidade de aceder informações e outros membros (Timur & Getz, 2008).

Embora o pensamento das ciências sociais tenha sido aplicado aos problemas das ciências sociais anteriormente, o sociólogo Moreno (1934) é creditado como sendo o primeiro a utilizar ilustrações de redes para representar a interação social, a que ele chamou de sociogramas (Albrecht, 2013).

A popularidade das redes começou a crescer durante os anos 90, devido à emergência de teorias da sociedade que enfatizavam as relações e integração. Segundo os autores, este fenómeno aconteceu em parte devido à globalização, que estimula a criação de alianças e ligações entre organizações e nações, bem como devido à grande facilidade de comunicações motivada pela difusão alargada das tecnologias da informação. Nos negócios e economia, a teoria de redes representa um novo paradigma organizacional (Scott et al., 2008).

Segundo Marsh, citado por Dredge (2006), no sentido mais lato da interpretação, a teoria das redes preocupa-se com as relações entre governo, empresas e a sociedade e como essas relações moldam a identificação dos problemas, a comunicação, partilha de recursos e a ação coletiva.

Devido a estarem focadas nas relações entre diferentes agentes, as técnicas utilizadas para analisar redes difere substancialmente dos métodos estatísticos convencionais, que exigem análises independentes. Assim sendo, a análise de redes utiliza um conjunto de técnicas integradas para desenhar os padrões de relações entre os agentes e analisar a sua estrutura. A análise é realizada através da recolha de dados relacionais e organizada numa matriz, calculando vários parâmetros, como densidade ou centralidade.

A pesquisa em redes abarca uma ampla gama de disciplinas e campos de investigação, contudo curiosamente nenhuma dessas áreas tem sido capaz de estabelecer uma definição do termo “rede” (Albrecht, 2013)

Existem várias definições e perspetivas, no que concerne a caracterização de redes, Costa (1996), citado por Brandão (2014), desenvolveu uma definição que denota o lado organizacional e económico, passando a citar:

Redes podem ser definidas como uma estrutura organizacional cuja filosofia operacional pode ser colocada entre o modelo burocrático de Weber e a filosófica neoliberal ou de mercado. As redes são baseadas em duas ou mais organizações que decidem, por compromisso formal ou informal, se envolver em um processo de cooperação de médio ou longo prazo envolvendo troca de produtos e serviços. Uma rede é, portanto, sustentada pelas premissas de que toda organização depende do sucesso de outros e também que a concorrência deve ser vista além da região onde uma organização está localizada (Brandão, 2014, p. 206)

Segundo Scott et al, em 2008, citado por Brandão (2014), o estudo de redes assume que os indivíduos e organizações não atuam em isolamento e que o seu comportamento é fortemente influenciado pelo padrão de relacionamentos que são desenvolvidos por outros atores. Assim sendo, o foco das redes deverá ser nas relações entre os autores, em padrões de interação estruturados o que permitirá a sua estruturação.

Para Dredge (2003), as redes são conjuntos de relações contínuas e não-hierárquicas relativamente estáveis construídas em torno de certas questões políticas ou problemas, onde os agentes mobilizam diversos recursos para um bem compartilhado. Para a autora, redes podem ser caracterizadas como: tendo uma grande variedade de participantes que transcendem barreiras organizacionais e estruturas; como um compromisso para objetivos comuns; uma interação não-hierárquica, onde não existe uma hierarquia formal ou estabelecida de poder ou responsabilidade; o agrupamento e mobilização de diversos recursos para atingir os objetivos; estabilidade onde estruturas

“quase-institucionais” podem se desenvolver com o tempo; a capacidade de influenciar a tomada de decisões através da transferência de conhecimento e ideias e pelo exercício de poder e influência.

2.3 Importância de redes no turismo

O turismo é um dos maiores e mais crescentes setores no mundo. A indústria pode crescer nacionalmente, mas o seu efeito pode-se sentir globalmente. O turismo não é apenas um dos maiores exportadores do mundo, como é também um catalisador para o crescimento, porque gera receitas substanciais para os governos e facilita os investimentos em infraestrutura, o que pode melhorar as condições de vida das pessoas e reduzir a pobreza. A conceptualização do sistema turístico como uma “rede de fornecedores de serviços em interação” pode prover um mecanismo efetivo para promover o envolvimento em comunidade, em particular através da seleção dos principais interessados que representam e “patrocinam” o “bem público” que atende aos diversos interesses dentro da sociedade (Xingqi, 2009).

O turismo, é uma indústria em rede onde dispersos *clusters* organizacionais dentro de um destino – assim como redes de organizações cooperativas e competitivas que ligam destinos – cooperam e competem em evolução dinâmica. O conceito de rede e as técnicas de análise de redes fornecem um meio de conceptualizar, visualizar e analisar esses complexos conjuntos de relacionamentos. Fornecendo um método para simplificar e comunicar esses relacionamentos e, portanto, pode ser útil para promover uma colaboração eficaz nos destinos. Permite a identificação de conjunturas críticas nas redes dos destinos que ultrapassam barreiras funcionais, hierárquicas ou geográfica, assegurando a integração dentro dos grupos seguindo iniciativas estratégicas de reestruturação de destinos (Scott et al., 2008).

As duas últimas décadas de investigação em turismo, têm assistido a um crescimento do foco na ação coletiva e um número crescente de estudos sobre redes. Desde do final da década de 90 que um número crescente de autores tem vindo a reconhecer a correlação dos *stakeholders* nos setores públicos e privados, bem como com agentes fora dessas áreas (Albrecht, 2013).

São vários os autores que demonstram os benefícios da construção de redes no setor do turismo (Morrison, Lynch, & Johns, 2004; Pavlovich, 2003; van der Zee & Vanneste, 2015).

Fundamentalmente, o núcleo de uma rede deve ser estabelecido como uma troca de aprendizagem inter-organizacional e de conhecimento, sendo que aquilo que os une, a “cola”, é o senso de comunidade e propósito comum coletivo. Isso levou ao conceito de “comunidade de aprendizagem”. Para os profissionais e agências, preocupados com a gestão do desenvolvimento sustentável e rentável dos destinos turísticos, uma das principais descobertas é a do conceito de configurá-los como “comunidades de aprendizagem”. Uma implicação chave da gestão é que os recursos devem ser direcionados para a formulação cuidadosa de redes guiadas pelos fatores de sucesso identificados, a partir de aí o foco da gestão deve ser direcionado principalmente para a troca de aprendizagem e conhecimento (Morrison et al., 2004).

Os destinos, não podem ignorar as várias preocupações dos *stakeholders*, pelo contrário devem desafiar os a criar um modelo mais participativo. De acordo, com a teoria de rede, para criar um ambiente em que a ação coletiva possa ser realizada, mais contactos têm de ser estabelecidos. Existindo assim, uma necessidade de redes sustentáveis, sendo que este termo é utilizado para indicar as interações de várias partes interessadas com diferentes graus de interesse no desenvolvimento de destinos sustentáveis, a interligação de diversas partes interessadas que representam órgãos governamentais, empresas, pessoas ou outras entidades em dimensões de sustentabilidade pode melhorar o processo de desenvolvimento de um destino sustentável (Timur & Getz, 2008).

Lynch et al. (2000), citado por Morrison et al., (2004) considera que os benefícios das redes para destinos turísticos podem ser enquadrados em três categorias: aprendizagem e intercâmbio; atividade comercial e comunidade. Segundo Albrecht (2013), as redes são uma forma de “oferecer caminhos para a explorar a colaboração, a confiança, interdependência, reciprocidade, conflitos de interesse, liderança e outras questões de interação das partes interessadas” (Albrecht, 2013, p. 641).

O desenvolvimento das redes em destinos turísticos tem ainda outros benefícios como a flexibilidade, a partilha de informação importante para o marketing, inovação, oportunidade de integrar outras redes a nível nacional ou internacional e/ou

desenvolvimento de novos recursos, reforçando a transferência de conhecimento entre os *stakeholders* (Saxena, 2005).

No sentido lato, o maior agente em todo o processo de planejamento turístico é a comunidade, encarada como conjunto de pessoas que coabita em determinado território, abrangendo, portanto os proprietários/empresários, os residentes e as autoridades do governo locais. A gestão participativa e o desenvolvimento de parcerias estratégicas têm vindo a assumir crescente importância para o sucesso da atividade turística, cada vez mais competitiva, evitando problemas e satisfazendo expectativas e interesses daqueles que, com maior ou menor influência, contribuem para a construção do produto global. As organizações que trabalham em rede concebem um plano geral de operações, com ações interdependentes e de caráter associativo, o que origina o fortalecimento das suas capacidades competitivas (Monteiro, n.d.).

2.4 Principais causas da sua ineficácia e/ou sucesso

Os estudos de redes têm dado preferência a métodos quantitativos em detrimento dos métodos qualitativos. Sendo este fator bastante interessante, dada a necessidade de uma descrição rica do contexto da pesquisa dos casos de estudo para o trabalho de redes em turismo. Pode-se dizer portanto, que são necessárias novas abordagens para metodologias qualitativas e quantitativas para o avanço da pesquisa de redes em turismo (Albrecht, 2013)

Lundvall (1992), citado por Saxena (2005), diz que aprender através da interação relaciona-se com princípios de marketing relacional e com a abordagem de redes, sendo que a mesma ajuda a entender como os fornecedores de serviços em turismo podem permanecer competitivos num ambiente de rápidas mudanças e incertezas, através da aprendizagem e adaptação às melhores práticas derivadas da interação entre si.

Os mecanismos para a transferência espacial de conhecimento são sociais porque o conhecimento (seja qual for a sua origem) é transferido entre outros agentes através de mecanismos interativos, baseados em regras partilhadas, normas, fluxos de informação e canais comuns. Contudo, apesar do processo de *networking* gerar comunicação e transferência de conhecimento, este recai sobre a rivalidade competitiva, já que o conhecimento é essencialmente a base da competitividade de um agente em qualquer

setor individual. Esta dificuldade é ainda agravada por diferentes estratégias de *networking* e pela falta de confiança e harmonia nas redes existentes (Saxena, 2005).

A confiança é nutrida pelo compromisso, pela partilha de informações e conhecimentos e pela consolidação dos relacionamentos entre as partes. É também, uma expressão de consciência e disposição dos agentes para fazer parte da rede (Presenza & Cipollina, 2010). O sucesso da colaboração depende da percepção que as empresas têm da conveniência de realizar atividades conjuntas. Em outras palavras, as empresas estão dispostas a cooperar se perceberem que as recompensas superam custos e riscos.

Diferentes unidades governamentais contribuem para o complexo impulso e resposta na tomada de decisões. Os seus papéis são sustentados não só pelas interpretações de responsabilidades constitucionais e legais, como também pelos seus valores, crenças, ideias e percepções, que se desenvolveram devido a um processo complexo de evolução institucional e inter-relações com outras unidades governamentais.

A teoria de rede sugere que os participantes são motivados pelo interesse pessoal, mas a “cola” que segura todos os participantes juntos numa partilha de poder é o benefício mútuo. Pressman e Wildavsky (1984) referem que os processos de política falham principalmente porque os governos falham no desenvolvimento efetivo e na implementação de programas e procedimentos. Na perspetiva da rede, sustentada em noções de partilha de poder e interdependências, as causas para o insucesso são geralmente vistas num bloqueio de interação entre os agentes ou até mesmo falhas no desenvolvimento das ligações (Dredge, 2003).

Segundo Baum e Oliver (1991), citado por Pavlovich (2003), para organizações mais fracas ou mesmo centrais, alega-se que um movimento consciente para estabelecer laços com os mais centrais provavelmente contribuirá com benefícios na forma de maior legitimidade, estatuto e acessibilidade de recursos.

Redes altamente densas, através de sistemas de comunicação mais rígidos e trocas de informações mais fortes, asseguram a circulação de normas institucionais dentro da rede com agentes, formando padrões de troca e produzindo expectativas comportamentais compartilhadas. Diz-se que, as organizações imitam o comportamento umas das outras para se tornarem mais legítimas, em conformidade consequente, certificando as restrições comportamentais acordadas. Essas redes densamente vinculadas, produzem

fortes restrições às organizações foco, permitindo que as partes interessadas tenham a capacidade de monitorar as ações organizacionais de maneira mais eficiente (Pavlovich, 2003).

São alguns os fatores que são atribuídos como fatores do sucesso das redes turísticas, nomeadamente: estrutura e liderança; uma cultura de confiança; recursos; comprometimento dos membros; a aprendizagem inter-organizacional; os objetivos subjacentes; a natureza sustentável e o ciclo de vida (Morrison et al., 2004).

Para que uma rede seja bem-sucedida, descobriu-se que os objetivos e objetivos subjacentes devem ser informados, aceites por todos os membros e encontrar um equilíbrio entre os inevitáveis interesses diversos e semelhantes (Morrison et al., 2004).

Organizações com um alto grau de centralidade são supostamente capazes de acumular recursos e apoiar toda a gama de agentes da rede mais facilmente, em relação a organizações não centrais. Por outro lado, densidade refere-se ao número e características dos laços entre os participantes. Neste caso, por exemplo, redes densas sugerem maior coesão e oferecem maiores oportunidades para troca de informações e responsabilidade compartilhada (Dredge, 2006).

2.5 Conclusão

Com a investigação realizada neste capítulo foi possível averiguar que as redes são transversais a muitas disciplinas e campos de investigação, porém apesar de ser um aspeto comum a várias áreas, nenhuma delas estabeleceu uma definição consensual acerca do conceito rede.

O crescente interesse pelas redes, como foi analisado deveu-se, na sua maioria, à globalização, que por sua vez proporcionou a criação de alianças, que mais tarde foram fortalecidas devido à evolução das tecnologias de informação.

No caso do setor turístico, primeiramente as redes começaram por se estabelecer ao nível dos destinos, com redes de organizações cooperativas e competitivas, e depois então foi evoluindo para algo mais particular ao nível de organizações turísticas.

Um dos aspetos essenciais para o bom funcionamento de uma rede é a confiança, sendo que a mesma necessita ser sustentada pelo compromisso de partilha de informações e conhecimentos e pela consolidação dos relacionamentos de todas partes envolvidas.

Capítulo 3.

Turismo e Redes Cicláveis

3.1 Introdução

Após o trabalho de investigação do capítulo anterior e análise do mesmo, já se consegue fazer uma contextualização necessária sobre redes e a importância das mesmas para o turismo, portanto este capítulo irá ter como foco principal o turismo ciclável, bem como as redes cicláveis.

Este projeto, para além de tentar mostrar o crescimento do turismo ciclável e da utilização da bicicleta, tenta mostrar o impacto que as redes cicláveis têm para o desenvolvimento de uma região. Como tal, vai-se analisar alguns casos a nível nacional e internacional, que permitam, não só perceber o impacto económico, como também que tipos de características têm essas redes.

3.2 Enquadramento

Existem muitas razões para incentivar o ciclismo, pois o mesmo não provoca nenhum ruído ou poluição sonora e consome menos recursos não-renováveis do que qualquer outro modo de transporte motorizado. A única energia que o ciclismo requer é fornecida diretamente pelo viajante, e o próprio uso dessa energia proporciona um valioso exercício vascular. Andar de bicicleta requer apenas uma pequena fração do espaço necessário, que é utilizado no estacionamento de carros. Para além disso, o ciclismo é económico, custando muito menos do que um carro particular ou transporte público, tanto em custos diretos como em custos de infraestrutura pública (Pucher & Buehler, 2008).

O turismo de bicicleta é a forma mais ecológica de viajar e cumpre o objetivo da União Europeia de tornar a atividade turística sustentável e uma forma de melhorar as condições de vida e bem-estar das atuais gerações e das futuras, pois traz grandes benefícios às regiões: potencia o turismo interno e reduz as viagens turísticas de grande distância; fomenta o turismo transfronteiriço; incentiva os turistas a recorrer aos transportes públicos até ao local onde iniciam a viagem de bicicleta, diminuindo o recurso ao automóvel e ao avião; promove o uso de vias férreas pouco utilizadas e de caminhos florestais; estimula o desenvolvimento de zonas rurais que não são destino

para o turismo de “massas” e promove a fixação e o desenvolvimento de empresas nessas regiões para proporcionar alojamento, alimentação e outros serviços aos turistas (Federação Portuguesa de Ciclismo, 2016).

O perfil traçado e consolidado nesses estudos, denota que a idade média dos turistas que escolhem o segmento ciclável tem uma entre os 45 a 55 anos com habilitações literárias de ensino secundário ou superior; nomeadamente ao nível do género, na sua grande maioria é um segmento mais procurado pelos homens apesar de não se evidenciar uma diferença muito substancial. No que concerne a forma de viajar/grupo de viagem, prevalece com 50%, viajar em par, já no que diz respeito ao turismo na europa, o país mais procurado para a prática é a Holanda, Alemanha e Áustria (Weston et al., 2012).

3.3 Evolução do Turismo Ciclável

Segundo Sustrans (1999), citado por Downward e Lumsdon (2001), o Turismo Ciclável tem sido definido como “visitas recreativas, seja durante a noite ou visitas diárias fora de casa, que envolve o ciclismo de lazer como uma parte fundamental da visita”. A Sustrans, responsável pelo desenvolvimento da Rede Nacional de Ciclismo Inglesa, refere os seguintes três subsegmentos: férias de ciclismo, ciclistas de férias e ciclistas diários. A primeira categoria afeta a busca pelo ciclismo como objetivo principal, já no caso dos ciclistas de férias é quando os visitantes escolhem andar de bicicleta um ou dois dias durante a sua estada e, por último, os ciclistas diários, são aqueles que pedalam de casa para apreciar a excursão durante um dia. Nesta última definição encontramos o ciclista recreativo casual que, em termos de volume, é um dos principais mercados para rotas de lazer, sendo que este tipo de ciclista tem as habilidades suficientes para andar de bicicleta, mas não está o suficientemente aliciado ao ciclismo enquanto atividade.

Para alguns autores, o ciclismo irá crescer ainda mais nos próximos anos devido a duas razões: o *bikesharing*, que apesar de já ser algo que acontece há alguns anos, recentemente está a ascender astronomicamente, e conta com mais de 1286 sistemas no mundo inteiro o que se traduz num pouco mais de 3 milhões de bicicletas (Pucher & Buehler, 2017). Este é um fator que vai permitir às pessoas que procuram este tipo de turismo ter acesso a bicicletas no local, o que lhes permite uma maior flexibilidade na

escolha dos seus percursos, tornando-se assim uma mais-valia para os destinos. A segunda razão que é revista na literatura é o crescimento das *E-bikes*, que cada vez mais facilitam uma melhor deslocação em percursos mais extensos. Esta pode ser ainda a forma de atrair o mercado sénior, já para não falar que são uma forma mais sustentável que a deslocação por automóvel, uma vez que são eficientes energeticamente. De ressaltar ainda, o facto de a literatura cada vez mais frisar a importância das tecnologias de informação que podem ser utilizadas em tempo real, uma vez que facilitam exponencialmente a deslocação no território (Pucher & Buehler, 2017).

3.4 Relevância das redes para um destino

O ciclismo e o turismo têm sido explicitamente relacionados, há muitos anos, sendo que o *Touring Club* dos Ciclistas foi fundado no Reino Unido em 1878, sendo rapidamente seguido por inúmeros outros clubes e associações, a nível local e nacional, à medida que o “boom” da bicicleta se alastrou internacionalmente. No início do século 20, a *Tour de France* foi explicitamente elaborada para fortalecer e reafirmar a identidade francesa, como uma nação unida (Cox, 2012).

De acordo com muitos teóricos, o turismo desportivo e recreativo é um fenómeno generalizado com impactes sociais, económicos e ecológicos significativos. Devido à alta procura por várias formas de desporto e turismo de lazer, tornou-se um elemento substancial em quase todas as regiões turísticas e uma parte importante do desenvolvimento socioeconómico regional (Vujko & Gajic, 2014a).

3.4.1 Casos de Estudo

De forma a consolidar a relevância das redes para um destino é fulcral analisar casos concretos que demonstrem de que forma uma rede ciclável está organizada no destino, bem como que tipos de fatores são primordiais para o seu sucesso.

Aquando da abordagem inicial, onde foram observados muitos casos de estudo, percebeu-se que havia alguns fatores que eram comuns a cada um deles e, como tal, estabeleceu-se que alguns desses aspetos seriam o ponto de partida para uma análise

mais detalhada (Figura 1). De todos os casos observados, só alguns foram selecionados para esta análise, tendo por critério aspetos que poderiam ser extrapolados posteriormente para o caso particular da rede do município da Murtosa, permitindo posteriormente uma melhor comparação.

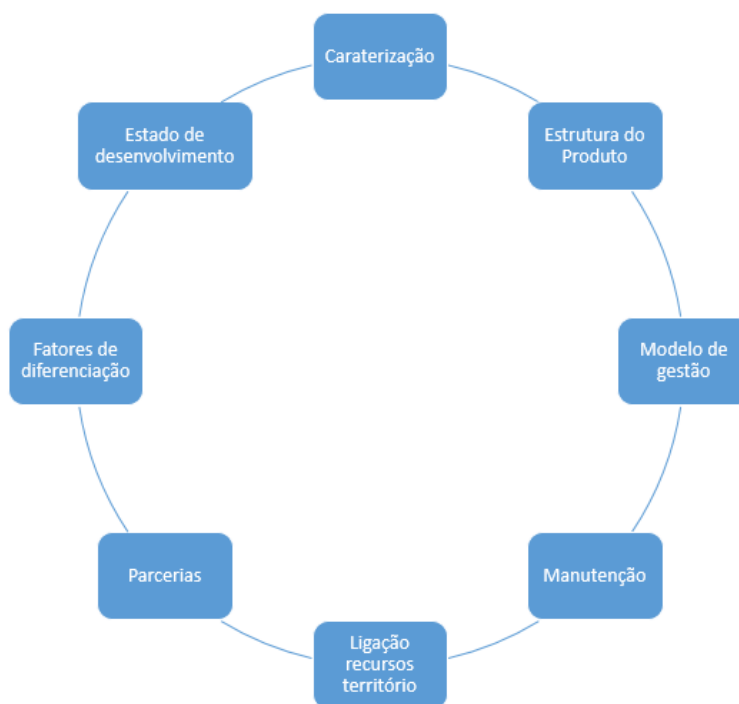


Figura 1 - Aspetos fulcrais na análise dos casos de estudo

Fonte: elaboração própria

3.4.1.1 Casos Nacionais

3.4.1.1.1 *Grande Rota do Zêzere*

➤ **Caraterização**

A GRZ- Grande Rota do Zêzere (GR 33) foi inaugurada em 2015. Tem uma extensão de 370 km, acompanha o Rio Zêzere desde a nascente, na Serra da Estrela, até à foz, em Constância. O percurso pode ser feito a pé e de bicicleta (9 unidades-etapas). Integra um conjunto de Estações Intermodais - são estruturas multifuncionais de apoio, que permitem aos utilizadores da rota alternarem o modo de locomoção ao longo do itinerário (pedestre, BTT e canoa), sem necessidade de sair do percurso para trocar o equipamento utilizado, ou seja, bicicletas e canoas. A criação da Grande Rota do Zêzere

foi pensada para permitir aos utilizadores usufruir de um contacto mais próximo com este património natural (Grande Rota do Zêzere, 2018)

O percurso da GRZ percorre uma variedade de cenários, onde é possível apreciar a riqueza da fauna e flora da região, bem como a paisagem humanizada que se foi estabelecendo ao longo das suas margens. Natureza e Cultura mesclam-se em matizes surpreendentes ao longo do trajeto, revelando um dos segredos mais bem escondidos de Portugal. Existem percursos complementares, quer circulares tipo Pequenas Rotas, como os Caminhos de Xisto, em torno de pontos onde a GRZ passa, quer derivações a partir do itinerário principal que levam os utilizadores a áreas geográficas e pontos de interesse próximos, como as Aldeias do Xisto, as praias fluviais, as albufeiras e barragens, entre outros (Grande Rota do Zêzere, 2018)

➤ **Estrutura do Produto**

A Grande Rota do Zêzere está dividida em nove unidades, onde cada uma delas agrega várias etapas, entendidas como o percurso entre dois painéis informativos. A rota pode ser percorrida em ambos os sentidos, sendo que todas as etapas são pedestres e cicláveis, exceto nas situações em que existe um traçado específico para BTT (Figura 2). De referir ainda que só é possível utilizar a canoa a partir da Estação Intermodal de Silvaes (Fundão), que se situa a meio da etapa Barco-Cabeça do Pião. A primeira unidade denominada "O Selvagem Início" tem 30,1 km percorrendo os municípios de Manteigas, Guarda e Covilhã. A segunda unidade, que percorre os municípios da Guarda e Covilhã tem uma extensão de 55,7 km, possuindo um parque de campismo para o uso dos caminhantes e ciclistas. A terceira unidade permite ainda percorrer uma parte do percurso com canoa, para além de a pé e de bicicleta. Os municípios da Covilhã e Fundão são os percorridos por esta unidade, onde uma variante é a Estação Intermodal de Silvaes. A quarta unidade tem cerca de 23,1km e percorre os municípios de Pampilhosa da Serra, Fundão e Oleiros. Um dos maiores percursos é designado " Sob o signo do cabril", tem uma extensão de 62km e percorre os municípios de Oleiros e Sertão, tendo derivação para a Estação Intermodal de Vale de Góis. A sexta unidade tem uma extensão de 22,9km, percorrendo os municípios da Sertã, Pedrógão Grande, Figueiró dos Vinhos, onde a PR2 SRT Trilho do Zêzere tem ligação com a Estação Intermodal do Moinho das Freiras. A sétima unidade tem uma extensão de 28,4km, que

afetam os municípios de Figueiró dos Vinhos e Ferreira do Zêzere. A maior unidade é a denominada de " Braços do Rio" que tem uma extensão de 71,4 km, tendo duas derivações para Estações Intermodais (Trízio e Zaboeira), bem como duas variantes de BTT em Palhais e Penedo Furado. O percurso percorre os municípios de Ferreira do Zêzere, Sertão e Vila de Rei. O nono e última unidade têm 54,7km percorrendo os municípios de Vila de Rei, Abrantes e Constância, tendo ainda uma variante de BTT em Constância (Grande Rota do Zêzere, 2018b)

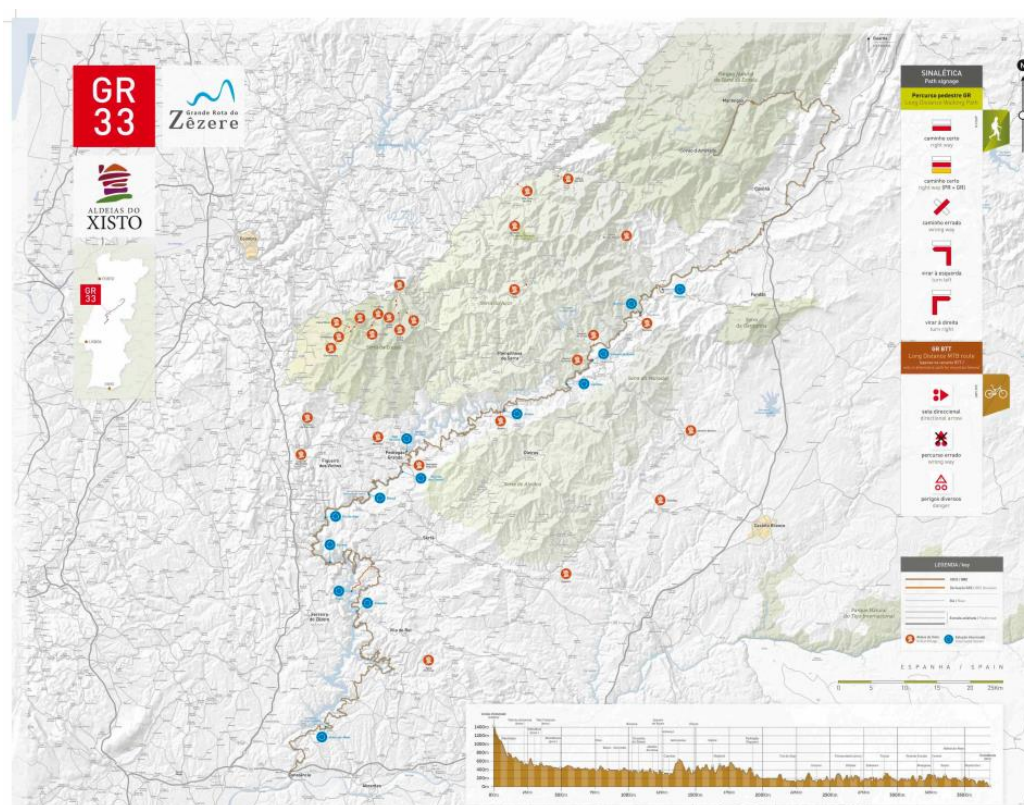


Figura 2 - Folheto informativo dos percursos da GRZ

Fonte: Carlos Bernardo (2018)

➤ **Ligação aos recursos do território**

O vale do Rio Zêzere é uma das áreas naturais de maior diversidade ambiental do país. A criação da Grande Rota do Zêzere foi pensada para permitir aos utilizadores usufruir de um contacto mais próximo com este património natural. Ao longo do percurso os utilizadores têm a possibilidade de visitar áreas geográficas e pontos de interesse próximos, como as Aldeias do Xisto, as praias fluviais, as albufeiras e barragens (Grande Rota do Zêzere, 2018).

➤ **Fatores de diferenciação**

No decorrer dos trabalhos de planeamento da GRZ, foram-se desenvolvendo diferentes conceitos capazes de transportar este itinerário para um patamar superior aos que atualmente existem a nível nacional e mesmo internacional - as estações intermodais. Instaladas em locais próximos do rio, as Estações Intermodais são estruturas multifuncionais de apoio, que permitem aos utilizadores da rota alternarem o modo de locomoção ao longo do itinerário (pedestre, BTT e canoa), sem necessidade de sair do percurso para trocar o equipamento utilizado, ou seja, bicicletas e canoas (Grande Rota do Zêzere, 2018).

❖ **Considerações finais**

Este caso de estudo, demonstra a importância que deve ser dada aos recursos turísticos. A rede foi desenhada, em torno dos recursos naturais o que permite aos utilizadores disfrutar de uma experiência inigualável. Outro aspeto a salientar neste caso são as estações intermodais. O município da Murtosa, possui as características necessárias para que os percursos possam ser feitos a pé, de bicicleta ou de canoa. Sendo, portanto, um aspeto interessante, passível de análise.

3.4.1.1.2 Rota Vicentina

➤ **Caraterização**

A Rota Vicentina surge formalmente em 2013 pela responsabilidade da Associação para a Promoção do Turismo de Natureza na Costa Alentejana e Vicentina. O processo de conceção deste projeto envolveu e contou com o apoio da Associação Casas Brancas, em parceria com a Associação Almargem, municípios e juntas de freguesia, entidades locais e regionais, empresas e comunidade local (Rota Vicentina, 2018).



Figura 3 - Logótipo Rota Vicentina

Fonte: Câmara Municipal Aljezur (2018)

A promoção do turismo de natureza no Sudoeste (SW) de Portugal consubstancia a premissa basilar desta Associação, a par da preservação e valorização dos recursos naturais, enquanto modelo de sustentabilidade da economia local (Figura 3). Não obstante, procura-se também garantir a monitorização e manutenção dos percursos, bem como a sensibilização da população, empresas e instituições, o fomento do trabalho em rede e o apoio à comercialização da Rota Vicentina enquanto produto turístico (Rota Vicentina, 2018)

O desenvolvimento de um projeto desta índole e com estas características traz inúmeros benefícios aos territórios que atravessa, através da dinamização das atividades económicas, do estímulo e, por vezes, reativação das atividades e serviços existentes, do incentivo ao surgimento de novos negócios e projetos de vida, da manutenção e reforço das tradições e culturas locais e da atenuação da sazonalidade (Rota Vicentina, 2018)

Assim, os principais desígnios deste projeto são:

- Afirmar o SW de Portugal como destino internacional de turismo de natureza, sensibilizando a população geral para a importância ambiental e cultural desta região
- Regular a passagem dos visitantes (nacionais e estrangeiros) por zonas ambientalmente sensíveis
- Consolidar a rede de desenvolvimento (empresas, instituições, comunidades locais)

- Dotar a região de infraestrutura pública de usufruto da natureza, aproximando o visitante da população local
- Estimular a oferta existente em época média/baixa e criar novas oportunidades de negócio (Rota Vicentina, 2018).

➤ **Estrutura do Produto**

A Rota Vicentina é uma rede de percursos pedestres e, em parte, cicláveis com uma extensão já superior a 400 km, classificando-se, assim, como Grande Rota pela FCMP (mais de 30 km). Esta Rota desenvolve-se entre duas regiões portuguesas – Alentejo e Algarve, atravessando o território dos concelhos de Santiago do Cacém, Sines, Odemira, Aljezur e Vila do Bispo (Rota Vicentina, 2018).

O produto turístico da Rota Vicentina encontra-se dividido entre dois percursos lineares principais e oito percursos circulares, com diferentes níveis de dificuldade, integralmente sinalizados, autónomos, em ambos os sentidos e divididos em etapas de um dia com um máximo de 25 km. Adicionalmente, existe ainda uma rede de serviços de apoio, incluindo alojamento, restauração, animação turística, transportes, entre outros (Rota Vicentina, 2018).

O percurso mais extenso (230 km) designa-se por “Caminho Histórico”, faz a ligação entre Santiago do Cacém e o Cabo de São Vicente, em Sagres, é composto por doze etapas que podem ser percorridas a pé ou de bicicleta e desenvolve-se por caminhos florestais e vilas e aldeias históricas. Em 2016, recebeu a certificação europeia “*Leading Quality Trails – Best of Europe*” pela European Ramblers Association (ERA), que distingue os melhores destinos europeus para a prática de *walking* (Rota Vicentina, 2018).

O segundo percurso linear é o “Trilho dos Pescadores”, tem uma extensão de 120 km, liga Porto Covo a Odeceixe, é composto por quatro etapas e cinco percursos complementares, é exclusivamente pedestre e segue sempre junto à costa marítima por caminhos de acesso a praias (Rota Vicentina, 2018).

Por sua vez, os percursos circulares totalizam cerca de 90 km, podem ser percorridos a pé ou de bicicleta (com exceção de dois) e localizam-se em Almogrove, S. Luís, Troviscais, Sta. Clara, Sabóia, Bordeira e Carrapateira (Rota Vicentina, 2018).

➤ **Parcerias Estratégicas**

A gestão e coordenação da Rota Vicentina estão entregues à Associação para a Promoção do Turismo de Natureza na Costa Alentejana e Vicentina, entidade associativa sem fins lucrativos. Contudo, o bom funcionamento da Rota na qualidade de produto de turismo de natureza de excelência está fortemente ancorado na participação e envolvimento dos parceiros e promotores do projeto (Rota Vicentina, 2018).

Neste sentido, foram estabelecidas parcerias estratégicas com órgãos do poder local, nomeadamente, com os municípios de Santiago do Cacém, Sines, Odemira, Aljezur e Vila do Bispo, estes que desempenham um papel muito relevante ao nível técnico e financeiro, assim como no apoio à manutenção do traçado. Adicionalmente, as juntas de freguesia assumem uma posição relevante na manutenção dos trilhos e sinalética e na articulação com a população local, tendo sido estabelecidas dezanove parcerias neste âmbito (Santiago do Cacém; UF de S. Domingos e Vale de Água; Cercal do Alentejo; Sines; Porto Covo; Vila Nova de Milfontes; São Luís; Longueira/Almograve; S. Salvador e Santa Maria; Boavista dos Pinheiros; S. Teotónio; Sabóia; Santa Clara-a-Velha; Odeceixe; Rogil; Aljezur; Bordeira; Vila do Bispo e Raposeira; e Sagres) (Rota Vicentina, 2018).

Por outro lado, a Rota Vicentina conta igualmente com o apoio de um conjunto heterogéneo de *stakeholders* que inclui entidades de âmbito local e regional (ex., ERT do Alentejo, ERT do Algarve), assim como empresas do setor privado e a própria comunidade em geral. Entre outros, os principais contributos destes parceiros são ao nível financeiro, promoção nacional e internacional, articulação no território e manutenção e conservação dos traçados (Rota Vicentina, 2018).

➤ **Fatores de Diferenciação**

O contacto encetado pela Rota Vicentina com a ERA resultou na obtenção do certificado de qualidade que a distingue como um destino de turismo de natureza de excelência ao nível internacional, consubstanciando também um exemplo de inovação ao nível organizacional para esta Associação. Desta forma, o SW de Portugal passou a integrar um lote exclusivo de cerca de quinze destinos mundiais com esta distinção e

consagrou-se na primeira (e única) região certificada em Portugal (Rota Vicentina, 2018).

Por outro lado, a Rota Vicentina é também considerada um caso de estudo pelo modelo de gestão e de desenvolvimento que apresenta. Este modelo assenta numa base de envolvimento participativo, contando com mais de 170 empresas associadas, tanto nacionais, como estrangeiras, de diversos setores de atividade económica e que veem neste projeto uma oportunidade de responder aos desafios do desenvolvimento do turismo de natureza. Desta forma, a Rota Vicentina representa uma rede de agentes que concentra, numa única plataforma, diversos serviços e atividades fundamentais à prática de atividades de *walking & cycling* (Rota Vicentina, 2018).

O envolvimento das comunidades é considerado um elemento-chave para o sucesso e sustentabilidade da Rota Vicentina, assim, o seu modelo de desenvolvimento prevê que a população em geral também se possa associar ao projeto. Esta pode tornar-se associada na qualidade de uma das seguintes figuras centrais: padrinhos, que podem ser pessoas singulares, grupos, associações ou empresas que assumem o compromisso de cuidar de uma parte da Rota da sua preferência e de forma regularmos; voluntários, que são os indivíduos que ajudam de forma pontual nas iniciativas organizadas; ou os próprios caminhantes, que ajudam a identificar falhas de marcação, equipamento danificado, lixo e todo o tipo de ocorrências (Rota Vicentina, 2018).

Neste âmbito estão contempladas atividades como a monitorização da qualidade dos trilhos, repintura de marcas e recolocação de postes, corte e remoção de acácias no Trilho dos Pescadores, recolha de lixo nos trilhos e limpeza de praias, ações de sensibilização e recolha de respostas ao “Inquérito ao Caminhante” (Rota Vicentina, 2018).

❖ Considerações finais

Um aspeto importante de ressaltar deste caso de estudo, é o modelo de gestão da rota. A gestão participativa, que conta com inúmeros agentes de animação, nomeadamente do ramo do turismo de natureza que é primordial para o sucesso do projeto. O envolvimento da comunidade é também essencial para o bom desenrolar do projeto. Todos estes aspetos salientados fomentam não só o desenvolvimento do projeto, como consequentemente ajudam a promover o desenvolvimento de um território.

3.4.1.1.3 Via Algarviana

➤ Caraterização

O projeto Via Algarviana é fruto da troca de ideias e da conjugação de esforços entre a Associação Almargem e os Algarve *Walkers*, com o objetivo de implementar uma rota pedestre entre o Baixo Guadiana e o Cabo de S. Vicente, atravessando o interior do Algarve. Pretende ser um tipo de espinha-dorsal de percursos pedestres, com vista a complementar a oferta de acordo com os gostos e capacidades dos caminheiros. Ao longo de 300km (que se podem estender a 800 com as ligações que lhe dão acesso) é composta por 14 setores, devidamente sinalizados, com a possibilidade de serem subdivididos por rotas pequenas ou temáticas, com percursos complementares ou áudio-guiados (Via Algarviana, 2018b).

➤ Estrutura do Produto

A Via Algarviana é um percurso de longa distância (300km), que pode ser feito a pé ou de bicicleta, classificado como Grande Rota (GR13). Inicia-se em Alcoutim, junto do Guadiana, e termina no Cabo de São Vicente, em Vila do Bispo, passando pelas serras do Caldeirão, Espinhaço de Cão e Monchique. Desenvolve-se sobretudo, em zonas florestais e atravessa várias aldeias e montes, onde ainda persistem muitas tradições do mundo rural. Os 14 setores que compõem a Via Algarviana não pretendem ser "estanques", existe a possibilidade de, nalguns casos, juntar dois ou de dividir um setor em dois (Figura 4). Em média os percursos estão entre os 14km e os 30km de extensão, sendo que o setor mais longo é o que liga Bensafrim a Vila do Bispo, que tem 30,19km, com nível de dificuldade difícil, demorando aproximadamente 8h (Via Algarviana, 2018c).

Dentro deste projeto também foram criadas 4 rotas temáticas: a rota do contrabandista em Alcoutim, a rota da água em Loulé, a rota das árvores monumentais e a rota da Geologia em Monchique (Via Algarviana, 2018d). Ademais no âmbito do projeto “Via Algarviana II – Ecoturismo no Interior do Algarve”, foram implementados 12 percursos pedestres complementares a esta Grande Rota, com o objetivo do turista ter

ao seu dispor uma maior oferta de percursos a percorrer e permanecer mais do que um dia em cada local (Via Algarviana, 2018e).

Parcerias com os Municípios que são percorridos pela Grande Rota (Loulé, Castro Marim, Vila do Bispo, Tavira, Silves, Monchique, S. Brás de Alportel, Portimão, Lagos, Aljezur e Alcoutim), bem como com empresários, associações e privados por forma a proteger e organizar a oferta (Via Algarviana, 2018f).



Figura 4 - Mapa do percurso da Via Algarviana

Fonte: Via Algarviana (2018)

➤ Fatores de Diferenciação

Desenvolvimento de uma bicicleta para turismo adaptado, que permitirá a uma pessoa com deficiência motora fazer o percurso de Albufeira com ligação à Via Algarviana, sendo que a mesma tem um assento adaptado para a pessoa com mobilidade reduzida, estando ainda dotada com dispositivos de segurança como travões e cintas (Sul Informação, 2018).

O ALUT – Algarviana Ultra *Trail* – é um evento desportivo, que quase na sua totalidade desenvolve-se na Via Algarviana, na modalidade de *trail running* em que os atletas deverão percorrer os 300Km's que atravessam Portugal de uma ponta à outra, de oriente a ocidente, sempre por trilhos e montanhas do seu interior. Este evento pretende não só potenciar o *trail running* no Algarve, afirmando a região como uma zona de excelência para a sua prática, em especial nas épocas baixas, mas também dar a conhecer todo o seu território, suas riquezas naturais, culturais e patrimoniais. O ALUT é organizado pela ATR – Algarve *Trail Running* e pela RTA – Região de Turismo do Algarve, em parceria com a ANA – Aeroportos de Portugal e Ada – Águas do Algarve, com o apoio da AMAL – Comunidade Intermunicipal do Algarve e o IPDJ – Instituto Português do Desporto e Juventude (ALUT, 2018).

❖ **Considerações finais**

A criação de espaços que permita a utilização dos percursos a todas as pessoas é um fator que se deve ter em atenção. Assim sendo, o desenho dos traçados e os percursos devem permitir a circulação de todas as pessoas, bem como a inserção de elementos, como uma bicicleta para turismo adaptado. Devem ser tidos em consideração em todo o momento.

3.4.1.1.4 Ecovia do Litoral

➤ **Caraterização**

A Ecovia do Litoral é uma infraestrutura contínua, constituída por 12 segmentos, que percorre todo o litoral Algarvio numa extensão de cerca de 214km, desde o Cabo de S. Vicente - Sagres (km zero) - até Vila Real de Santo António (Cais do Ferry), por caminhos próximos do mar que atravessam os 12 Concelhos do litoral meridional algarvio (CICLOVIA - Ecovia do Litoral, 2018).



Figura 5 - Mapa percurso Ecovia do Litoral

Fonte: Algarve Portal (2018)

➤ Estrutura do Produto

Esta rota ciclável desenvolve-se tanto sobre Ciclovias pré-existentes como por estradas de tráfego misto com reduzidos volumes de circulação ou por percursos de natureza em áreas protegidas - através de caminhos de circulação restrita e condicionada, nomeadamente troços de circulação exclusiva a veículos não motorizados - e que nos conduzem a paisagens magníficas ao longo do litoral algarvio (Figura 5). O ponto de partida fica junto ao Cabo de São Vicente e é também ponto de ligação com a Via Algarviana, em seguida faz um ligeiro desvio para o interior por Vila do Bispo para depois terminar em Lagos, passando por algumas vilas piscatórias no caminho. A segunda etapa liga Lagos a Albufeira passando junto à Ria de Alvor, zona lagunar muito procurada por diversas espécies de aves. Portimão, repleta de espaços comerciais, bares e restaurantes é outro ponto de passagem do caminho que atravessa Ferragudo e Lagoa e passa à beira do mar em Armação de Pêra. Em Albufeira, tem início a terceira parte da ecovia que passa em Olhos de Água e Vilamoura e segue pela marginal de Quarteira. O trajeto rodeia Vale de Lobo e a Quinta do Lago e termina em Faro junto à Doca de Recreio. O troço seguinte entre Faro e Tavira tem como grande atrativo a Ria Formosa e passa por Olhão, Fuzeta e Santa Luzia, onde encontra bons locais para repor energias deliciando-se com iguarias do mar como o polvo ou o arroz de lingueirão. Em Tavira, tem início o último trajeto que vai passar por Cacela Velha, Manta Rota, Altura e Monte Gordo até chegar a Vila Real de Santo António (CICLOVIA - Ecovia do Litoral, 2018).

➤ **Manutenção**

A AMAL é a entidade gestora do projeto, mas a execução da empreitada, a dinamização e respetiva manutenção de cada percurso está a cargo dos municípios envolvidos e contempla essencialmente trabalhos de pavimentação, sinalização e de implementação de novas pontes e passadiços (CICLOVIA - Ecovia do Litoral, 2018).

➤ **Fatores de Diferenciação**

A nível europeu, a AMAL tem apoiado o evento *European Cycling Challenge*, que decorre todos os anos durante o mês de maio e desafia a população a optar pela bicicleta nas suas deslocações diárias, de forma a reduzir a circulação de veículos nas vias da região e a emissão de CO₂. Com o propósito de sensibilizar a população para uma intervenção cada vez mais consciente e de adoção de comportamentos mais amigos do ambiente, a FPCUB promoveu uma ação de limpeza e sensibilização na Ecovia, à qual a AMAL decidiu aderir, fazendo assim parte de um movimento que convida os munícipes a unirem-se por uma região mais limpa e mais verde. A iniciativa conta ainda com a ajuda do Turismo de Portugal, da Entidade Regional Turismo do Algarve e da Associação de Turismo do Algarve (CICLOVIA - Ecovia do Litoral, 2018).

❖ **Considerações finais**

Como já havia sido referido num dos casos anteriores, o envolvimento da comunidade é muito importante. A sensibilização e consciencialização da população para comportamentos ecológicos é fundamental. Dessa feita, um aspeto como a manutenção dos percursos decorre de melhor forma, mediante o envolvimento da comunidade.

3.4.1.2 Casos Internacionais

3.4.1.2.1 EuroVelo 1 - Rota da Costa Atlântica

➤ Caraterização

A rota EuroVelo 1 pertence à rede Europeia de Ciclovias que inclui atualmente 15 rotas cicláveis de longa distância que cruzam o continente Europeu. Desde a Noruega até Portugal, a Rota da Costa Atlântica liga algumas das mais belas paisagens marítimas do mundo. Marcada por dramáticos fiordes, praias ensolaradas e cidades portuárias movimentadas. A rota atravessa Noruega, Reino Unido, República da Irlanda, França, Espanha e Portugal. A rota EuroVelo 1 junta a Costa Atlântica Portuguesa à Rota da Costa Atlântica. Continuando a rota existente, que terminava em Sagres, para norte até Caminha junto à fronteira com Espanha. Estes mais de 700 km de extensão vão ligar Lisboa e Porto à rede EuroVelo e será promovida pelo Coordenador Nacional do EuroVelo em Portugal, Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (EuroVelo Portugal, 2018a).

➤ Estrutura do Produto

Na região Centro, estão assinaladas 6 secções: Secção 15 – Figueira da Foz – Aveiro – 73 km; Secção 14 – Praia da Vieira - Figueira da Foz – 68 km; Secção 13 – Foz do Arelho - Praia da Vieira – 71 km; Secção 12 – Peniche- Foz do Arelho – 54 km; Secção 11 – Santa Cruz - Peniche – 50 km; Secção 10 – Azenhas do Mar- Santa Cruz – 59 km como pode ser demonstrado na Figura 6 (EuroVelo Portugal, 2018a).

A EuroVelo é uma rede europeia de ciclovias, que procura ser uma rede transeuropeia sustentável. É constituída por quinze ciclovias de longa distância, abrangendo um total de mais de 66 000 km. A rede é gerida pela Federação Europeia de Ciclistas, que tem por objetivo assegurar que todos os percursos se caracterizem por um nível elevado de conceção, sinalética e promoção da qualidade em toda a Europa (EuroVelo Portugal, 2018c)



Figura 6 - Mapa da Rota da Costa Atlântica

Fonte: (EuroVelo Portugal, 2018a)

➤ **Parcerias Estratégicas**

Para que uma rede desta envergadura tenha o sucesso que a mesma tem é necessário ter contacto bastante direto com os territórios por onde a mesma passa, como tal as parceiras são fundamentais:

- Parceiros Internacionais: ECF (European Cyclist Federation)
- Parceiros de Âmbito Nacional: VisitPortugal, Infraestruturas de Portugal, Autoridade Nacional Segurança Rodoviária

- Parceiros de Âmbito Regional: Região de Aveiro, Região de Coimbra, Oeste Portugal" (EuroVelo Portugal, 2018b).

❖ **Considerações finais**

Numa rede com uma envergadura como a EuroVelo é essencial estabelecer parcerias com as entidades que estejam mais em contacto com o território, pois são estas que fazem um melhor controlo da situação, bem como uma monitorização mais acertada. Este caso, evidencia a importância das parcerias, de estar a trabalhar para o bem comum.

3.4.1.2.2 Veloland Schweiz

➤ **Caraterização**

O caso da rede *Veloland Schweiz* ilustra a forma de desenvolver uma rede: níveis de qualidade elevados no que se refere a pavimentos, sinalética e interpretação. A *Veloland Schweiz* é também um bom exemplo da participação das partes interessadas com vista a assegurar que os sectores com os quais existe uma interação, nomeadamente, os do turismo, desporto, transportes e economia local, sejam integrados no programa de desenvolvimento. Esta rede pode ser feita a pé, de bicicleta, com bicicleta de montanha, com canoa e de *skate*, dando assim a quem pretende conhecer a Suíça, uma ampla gama de opções de como o fazer (SchweizMobil – Veloland Schweiz, 2018).

➤ **Estrutura do Produto**

A rede pode ser realizada de várias formas e consoante a escolha da mesma o utilizador tem à sua disposição toda a informação necessária acerca de rotas nacionais, regionais e locais que podem ser feitas (Figura 7). Tem ainda informação acerca dos serviços que podem aceder caso necessário, como lojas de reparação e de aluguer de bicicletas por exemplo, com previsões de tempo que permitem aos utilizadores planear da melhor forma a sua visita. Ao nível da bicicleta a rede *Veloland Schweiz* possui 9 rotas nacionais: Rota 1 - *Route Rhone* com comprimento de 350km que vai de

Fonte: Mueller (2018)

32

meteorológicas, bem como as previsões das marés e do vento pois vão ser imprescindíveis para o desenrolar da visita. Como tal, no *website* podem-se encontrar algumas das regras a seguir para a melhor prática da atividade (SchweizMobil – Veloland Schweiz, 2018).

➤ Fatores de Diferenciação

O *website* permite aceder a um mapa interativo onde se podem escolher os percursos a visitar, escolhendo de que forma visitar os mesmos, bicicleta a pé, etc. O mapa permite pesquisar sobre a rede de serviços que está à disposição consoante a escolha da modalidade. Existe ainda uma aplicação gratuita, para *iOS* e *Android*, com todos os mapas nacionais da Suíça, bem como de todas as rotas (nacional, regional e local). A entidade ajuda a promover eventos que promovem o uso de bicicletas, como é o caso dos *slowUp* (500.000 participantes cada ano), que são experiências onde durante um só dia as estradas se encontram sem veículos motorizados, sendo que 30km de estrada são cortados para que bicicletas e patins possam andar à vontade. Ao longo do percurso oferece-se um programa versátil para todo o tipo de público. Esta ideia resultou numa série de eventos isolados a nível nacional. A Federação Oficial Ciclismo da Suíça oferece aos entusiastas de ciclismo uma grande variedade de oportunidades e eventos de grupo onde podem guiar as suas bicicletas (*Swiss Cycling Classics*, *Swiss Cycling Top Four*). O TCS (*Touring Club Schweiz*) também oferece uma grande variedade de atividades relacionadas ao turismo e lazer, como é o caso das "*Brevets*", que são uma mistura de bicicleta-visita e bicicleta-férias (SchweizMobil – Veloland Schweiz, 2018).

❖ Considerações finais

A realização de eventos que promovam as redes, e a utilização da bicicleta, são fulcrais. Os eventos atraem um novo público que talvez não conhecesse a rede, nem o território, sendo que é um excelente veículo para a criação de proveitos económicos.

A disponibilização da informação acerca dos percursos, bem como o fácil acesso á mesma é também um fator que merece atenção por parte dos gestores das redes.

3.4.1.2.3 Danube Cycle Path

➤ Caracterização

O *Danube Cycle Path* passa por 8 países (Alemanha, Áustria, Eslováquia, Hungria, Croácia, Sérvia, Bulgária e Roménia). O DCP está integrado no EuroVelo 6 (*Atlantic - Black Sea*), que vai desde da França à Sérvia, passando por 10 países e por três dos maiores rios europeus, com mais de 3500kms (Danube Cycle Path, 2018).

Na Alemanha: o percurso passa por grandes cidades, sendo as mesmas *Donaueschingen; Ulm; Donauworth; Ingolstadt; Regensburg e Passau*. Esta parte do percurso tem uma extensão de 590km de distância. Na Áustria: o *Austrian Danube* é possivelmente o mais famoso percurso de ciclismo da Europa, sendo que de uma fronteira à outra tem uma extensão de 390km. O percurso que começa em *Passau* e vai até Viena tem cerca de 320km, sendo que os restantes 70km são desde de Viena até à Eslováquia (Figura 8). O percurso que vai desde a Eslováquia até à Hungria tem uma extensão de 525km, passando por grandes cidades como Bratislava; *Gyor; Esztergom*; Budapeste e terminando no Parque Nacional de Duna-Dráva. O percurso tem ainda uma extensão de 140km na Croácia, 380km na Sérvia e 870km na Roménia (Danube Cycle Path, 2018).



Figura 8 - Imagem alusiva à parte do percurso Passau – Viena

Fonte: Macs Adventure (2018)

➤ **Ligação Recursos Território**

Pelo facto do rio percorrer 8 países permite aos visitantes estar em contacto com realidades diferentes ao longo do percurso, desde planícies planas e montanhas, colinas e vinhas, monumentos históricos e arquitetura, diferentes características geológicas que só podem ser vistas nos bancos do Danúbio (Danube Cycle Path, 2018).

➤ **Fatores de Diferenciação**

Aplicação para *iOS* e *Android* - App EuroVelo 6 (*Danube Cycle Route*), facilita informação sobre a rota e suas secções permitindo melhorar a experiência. A aplicação foi desenvolvida pelo *Danube Competence Center* em cooperação com a ECF (European Cyclists Federation) (Danube Cycle Path, 2018).

❖ **Considerações finais**

Como já havia sido ressaltado anteriormente, um dos aspetos que faz a diferença para o sucesso de uma rede é a forma como a mesma é promovida e divulgada, sendo que a disponibilização de informação pertinente sobre os percursos é fundamental.

Assim sendo, as aplicações para telemóveis podem ser uma mais-valia para a escolha dos ciclistas por uma rede ciclável. Ter toda a informação na palma da mão permite ao utilizador traçar o seu próprio trajeto, conhecer o território de uma maneira mais aprofundada.

3.4.1.2.4 *Great Western Greenway*

➤ **Caraterização**

O *Great Western Greenway* tem 42 km, para caminhadas e ciclismo livre de tráfego, que liga dois dos destinos turísticos mais estabelecidos da Irlanda (*Westport* e a ilha de *Achill*). A *Greenway* segue ao lado do antigo caminho-de-ferro, que cessou operações em 1937, bem como atravessa uma série de paisagens variadas, desde áreas especiais de conservação, florestas, sendo um paraíso para a flora e fauna (Figura 9). A *Greenway* intersecta-se com cerca de 15 trilhos pedestres nacionais, o que oferece uma extensa e abrangente rede (GREENWAY, 2018).



Figura 9 - Imagem ilustrativa do percurso

Fonte: Greenway (2018)

➤ **Estrutura Produto**

O *Great Western Greenway* vai desde *Westport* à ilha de *Achill*, tendo uma extensão de 42 km (GREENWAY, 2018). O percurso está organizado em três fases, que se caracterizam por:

- *Achill a Mulranny*: distância - 13km; nível - médio;
- *Mulranny a Newport*: distância 18km; nível - médio;
- *Newport a Westport*: distância 11km; nível - médio;

➤ **Ligação Recursos Território**

Região caracterizada pelo forte património cultural, como é o caso das vilas desertas, que remetem os caminhantes e ciclistas a retroceder ao passado. Existe ainda a possibilidade de realizar inúmeros desportos aquáticos que podem ser praticados nas redondezas, bem como a prática do golfe, que denota grande oferta na região. É uma área caracterizada pela sua grande diversidade nomeadamente ao nível da fauna e flora (GREENWAY, 2018).

➤ **Fatores de Diferenciação**

Este é um projeto que tem vindo a receber alguns prémios, a nível europeu e nacional, nomeadamente devido às iniciativas que desenvolve. Para além de tal, a realização e aposta em eventos que deem a conhecer o GWG, bem como motivar a mobilidade das pessoas e consciencializar para a importância da região, são um ponto fulcral do trabalho deste projeto. A comunicação e divulgação destes eventos também é um aspeto importante, e para tal as redes sociais são de grande importância (GREENWAY, 2018).

❖ **Considerações finais**

Neste caso pode-se ver como foi possível dinamizar o território, que tinha algumas vilas desertas, que estavam um pouco esquecidas. Os percursos permitem percorrer lugares que até então não estavam a ser aproveitados devidamente. O estabelecimento da rede potencia os recursos do território, bem como a sua conservação e preservação.

É, portanto, uma excelente maneira de não deixar que estes recursos se degradem, bem como de criar um produto turístico diferenciador.

3.5 Conclusão

Com este capítulo, pretendia-se clarificar a evolução e importância do turismo ciclável ao longo do tempo, bem como a relevância de redes para um destino, sustentado através de casos de estudo.

O turismo ciclável, tem vindo a adquirir cada vez mais atenção, não só por parte do elevado número de pessoas que o praticam, como também pelas entidades responsáveis que promovem o seu desenvolvimento. De ter em atenção, que o turismo ciclável é das formas mais ecológicas de viajar, fomentando assim não só, vidas mais saudáveis, como também contribui para a preservação da natureza.

Apesar dos casos selecionados terem entre si e para com a Murtosa uma magnitude diferente, os mesmos foram propostos como exemplo, no âmbito de apresentar não só, o impacto positivo que as redes podem ter para a economia local e desenvolvimento sustentável, como também para ilustrar projetos de menor dimensão que conseguem, juntamente com os esforços do governo, unificar o território e convertê-lo num referente como destino de ciclismo.

Os casos a analisar servem o propósito de tentar corroborar a literatura existente, que remete para o crescente crescimento do ciclismo, e o quão é importante suprir esse segmento com a criação e requalificação de redes cicláveis capazes de suportar essa procura.

Através dos aspetos segmentados, que ajudaram a analisar cada um dos casos, tanto a nível nacional como internacional, é já possível começar a observar a rede ciclável do município da Murtosa numa perspetiva diferente. Esses serão aspetos fundamentais no futuro para perceber o grau de desenvolvimento da rede em questão.

Parte III
Estudo Empírico
Capítulo 4.
Metodologia

4.1 Introdução

Depois do enquadramento teórico, dividido em três capítulos, surge o presente capítulo que pretende estabelecer a ligação entre a teoria e a parte empírica da investigação. Pretende-se, neste capítulo, apresentar o enquadramento do projeto de investigação, bem como apresentar detalhadamente o método de recolha de dados.

4.2 Enquadramento do projeto

Apesar do turismo, em muitos países, ter um papel determinante, nomeadamente ao nível das receitas, a investigação em turismo carece de bases metodológicas e tem estado submetida a uma escassa revisão científica. Torna-se assim necessário focar naquela que é a investigação em turismo, que segundo a OMT pode ser caracterizada como: ganhar conhecimento de forma própria; método de descoberta da ordenação sistemática dos acontecimentos; a busca da esfera do desconhecido, através do conhecido, usando os dados experimentais e as leis e princípios da razão; discutir ou aprofundar conscientemente as realidades; pesquisar, inquirir e indagar, entre outras (Sancho Pérez, Cabrer Borrás, García Mesanat, & Perez Mira, 2001).

A dinâmica das estruturas do mercado turístico, assim como os avanços contínuos das aplicações tecnológicas no setor, tornam necessária a manutenção de uma atitude constante de pesquisa em turismo. Essa pesquisa é essencial para as **empresas turísticas**, de forma a permitir que as mesmas se adaptem aos novos mecanismos de mercado e aos processos de modernização impostos pelas novas tecnologias, à **administração pública** para que a mesma consiga adequar os planos de desenvolvimento turístico à investigação de forma a promover um crescimento turístico, equilibrado e sustentável, às **instituições académicas**, que devem estimular a investigação no âmbito de colocar o setor entre os mais desenvolvidos, os **organismos internacionais de turismo** que devem de ter um papel importante enquanto coordenadores, bem como os **gabinetes de estudos privados e as agências de cooperação internacional** (Sancho Pérez et al., 2001).

A investigação em turismo tem ainda muitas limitações, muitas delas, devido fundamentalmente ao carácter multidisciplinar que o setor apresenta e à conceptualização heterogénea da sua produção. Outro aspeto que condiciona a investigação no setor é a imprecisão do negócio, composto por pequenas e médias empresas, faz com que seja bastante difícil medir da atividade turística. (Sancho Pérez et al., 2001)

É necessário um foco cada vez maior na investigação em turismo, de forma a promover o desenvolvimento da indústria, para permitir uma maximização das receitas do setor nos países.

A investigação qualitativa é utilizada quando a informação de que se dispõe sobre um determinado assunto é muito pobre em dados, mas rica em descrições das variáveis. Assim sendo, uma investigação qualitativa é uma estratégia usada para responder a perguntas sobre grupos, comunidades e interações humanas. As características intrínsecas deste tipo de investigação supõem uma análise intuitiva dos dados, surgindo os resultados desde a própria observação da realidade (Sancho Pérez et al., 2001).

Pretende-se que a investigação qualitativa permita observar a realidade em que a rede ciclável do município se encontra e tal vai ser explorado através da realização de entrevistas com entidades públicas e privadas que estão ligadas à rede ciclável, desde a Câmara Municipal, ao Turismo do Centro bem como a negócios locais que dinamizam a rede, preferencialmente através do uso bicicleta. Com a aplicação deste método pretende-se perceber a importância da rede para o município e seus consequentes impactos no mesmo, bem como perceber qual o grau de dinamização da rede e consequente grau de envolvimento por parte dos negócios locais.

4.3 Método de Recolha de Dados

4.3.1 Entrevista

Os métodos de entrevista caracterizam-se por um contacto direto entre o investigador e os seus entrevistados. Uma entrevista tem de ter um objetivo explícito e supõe uma escuta ativa em função de um objetivo e não uma argumentação abstrata (Pombal, Lopes, & Barreira, 2008).

Existem alguns tipos de entrevistas, como é o caso da **entrevista não estruturada**, que basicamente é uma forma mais flexível de fazer com que os entrevistados revelem

as suas opiniões, conhecimentos e experiências. Os investigadores que usam esta técnica têm cerca de três ou quatro questões globais, que incentivam os entrevistados a fornecer o máximo de detalhes possíveis sobre o tópico. Um aspeto positivo desta técnica é que ela não impõe nenhuma restrição ao que pode ser discutido, sendo que a chave para a utilização da mesma com sucesso passa por pensar cuidadosamente sobre quais perguntas realizar, como formulá-las e quando intervir de forma a não interromper o fluxo e foco da conversa (Altinay & Paraskevas, 2008).

Um outro tipo de entrevista é a **estruturada**, que deve ser realizada quando se quer ter o controlo total sobre as temáticas abordadas durante a entrevista, podendo as mesmas serem utilizadas tendo por base um conjunto de perguntas predeterminadas e padronizadas. Os guias de entrevista detalhados permitem que se tenha mais controlo sobre o processo, ajudando a priorizar as perguntas e manter a conversa focada, especialmente quando o entrevistado concede apenas um curto período de tempo. Entrevistas estruturadas também ajudam a aumentar a taxa de resposta e maximizam a confiabilidade e a validade dos dados (Altinay & Paraskevas, 2008).

Tem-se ainda uma terceira técnica que é a **entrevista semiestruturada**, que é o equilíbrio entre uma ampla investigação por meio de entrevistas não estruturadas, por um lado, e uma abordagem descritiva muito estruturada, por outro. Esta técnica é usada para descobrir o que está a acontecer, procurar novas perspetivas, identificar padrões gerais e entender a relação entre as variáveis (Altinay & Paraskevas, 2008).

Para além, das diferentes técnicas que se devem de ter em consideração na realização de entrevistas, é importante perceber que as mesmas na sua globalidade possuem ainda alguns aspetos fundamentais, para que seja possível a sua realização com sucesso. Como tal, para que a informação seja o mais fiel possível, a entrevista deverá ser gravada, desde que haja consentimento do entrevistado. Deve-se ainda escolher um local apropriado para o objetivo do estudo e tentar conciliar o tempo disponível pelo entrevistado com a duração da entrevista (Altinay & Paraskevas, 2008).

Para a realização deste projeto de investigação optou-se pela utilização da **entrevista estruturada**, pois há a necessidade de responder a algumas temáticas importantes no que concerne as redes cicláveis e certas características que as mesmas possuem.

Como tal, e tendo por base a revisão de literatura realizada nos capítulos anteriores, o guião da entrevista foi preparado tendo por base algumas temáticas importantes, que permitem perceber ao detalhe todas as condicionantes acerca da rede ciclável (Tabela 1).

Tabela 1 - Guião da entrevista

Temáticas	Questões	Referências
Caraterização do Produto	<ol style="list-style-type: none"> De que forma foi o produto organizado/desenvolvido/concebido? As zonas por onde os percursos passam, foram definidas tendo em atenção alguns fatores? Quais? 	(Scott et al., 2008) (Downward & Lumsdon, 2001)
Infraestruturas de suporte	<ol style="list-style-type: none"> Foram concebidas infraestruturas de apoio/ ou para a dinamização? Quais? Quais são as opções que os ciclistas têm caso queiram pernoitar? Têm essas as condições necessárias? 	(Caulfield, Brick, & McCarthy, 2012; Deenihan & Caulfield, 2015; Nash, Cope, James, & Parker, 2005; Pucher & Buehler, 2008; Vujko & Gajic, 2014a)
Modelo de Gestão	<ol style="list-style-type: none"> Quem é/são o responsável pela gestão e manutenção da rede de percursos? É realizado alguma promoção à rede ciclável? Quais os meios de comunicação mais utilizados? 	(EuroVelo, 2018; Rota Vicentina, 2018; Pucher & Buehler, 2008)
Parcerias	<ol style="list-style-type: none"> Qual o grau de envolvimento dos restantes <i>stakeholders</i> (comunidade, fornecedores)? Foram estabelecidas parcerias estratégicas? Com quem? 	(EuroVelo, 2018; Rota Vicentina, 2018; Via Algarviana, n.d.; Pucher & Buehler, 2008)
Ligação Recursos Território	<ol style="list-style-type: none"> Qual considera ser a importância/benefício da rede no que concerne a preservação dos recursos do território? Mais propriamente na sua preservação. Desde a implementação da rede quais foram as mudanças mais significativas verificadas no território? 	(Cox, 2012; Rodríguez Gutiérrez, 2016)
Impacto Económico, Social e Ambiental	<ol style="list-style-type: none"> Após a implementação da rede, que tipo de mudanças ao nível social e ambiental se pôde verificar? A nível económico que mudanças foram verificadas? 	(Vujko & Gajic, 2014b)
Perfil	<ol style="list-style-type: none"> Qual considera ser o perfil do ciclista (faixa etária, género, rendimento, etc.) que utiliza a rede de percursos? 	(Deenihan & Caulfield, 2015; Downward & Lumsdon, 2001; Pucher & Buehler, 2008; Ritchie, Tkaczynski, & Faulks, 2010; Vujko & Gajic, 2014b)
Estado de Desenvolvimento	<ol style="list-style-type: none"> Existem projetos de desenvolvimento futuro? Quais seriam? 	
Prospecção para o futuro	<ol style="list-style-type: none"> Alguma forma de prospecção futura está a ser delineada? Ao nível do mercado, por exemplo? 	

Fonte: elaboração própria

As temáticas foram estabelecidas tendo em consideração os casos de estudo através da observação das áreas que os mesmos mais tinham em atenção. Assim sendo, estabeleceram-se as 9 temáticas acima observadas.

No que concerne, por exemplo, a caracterização do território percebeu-se a importância que é dada a um eficaz traçar do traçado, tendo em conta as zonas por onde os percursos passam (Downward & Lumsdon, 2001; Scott et al., 2008).

Já que no que afeta a temática das infraestruturas de suporte, foram observados casos de estudo, particulares, que enfatizavam a importância das infraestruturas de apoio para os ciclistas. Essas infraestruturas não se cingem somente aos percursos em si, como também às infraestruturas de alojamento, restauração, entre outros (Caulfield et al., 2012; Deenihan & Caulfield, 2015; Nash et al., 2005; Pucher & Buehler, 2008; Vujko & Gajic, 2014b).

Ao nível do perfil do ciclista, pode-se dizer que não existe muita informação que permita um conhecimento mais aprofundado. Ainda assim, foi possível encontrar alguns trabalhos de investigação sobre casos de estudos de redes, onde o perfil do ciclista era analisado (Deenihan & Caulfield, 2015; Downward & Lumsdon, 2001; Pucher & Buehler, 2008; Ritchie et al., 2010; Vujko & Gajic, 2014b).

4.3.1.1 Método análise entrevista

A análise das entrevistas vai ser realizada através da utilização do webQDA, que é um *software* direcionado a investigadores, em diversos contextos, que necessitam de analisar dados qualitativos, individualmente ou em colaboração (Costa & Amado, n.d.).

O webQDA segue o desenho estrutural e teórico de outros programas disponíveis no mercado, diferenciando-se destes pela simplicidade de utilização e adaptação a diferentes tipos de investigação. Em contexto académico, o webQDA é especialmente útil para investigadores, alunos de mestrado, doutoramento e pós-graduação que desenvolvam análise de dados qualitativos a partir de qualquer computador com acesso à *Internet* (Costa & Amado, n.d.).

O Sistema de Codificação é o “cérebro” de um projeto de investigação no webQDA. É o próprio utilizador que escolhe, cria e interpreta as palavras e frases do seu *corpus* de dados disponibilizado. O utilizador pensa e estrutura os dados em atributos, em rótulos e em códigos, sejam estes descritivos ou interpretativos. Estes códigos não são estruturados de forma aleatória ou improvisada, mas de acordo com as ferramentas de codificação disponíveis nesta área do webQDA (Costa & Amado, n.d.).

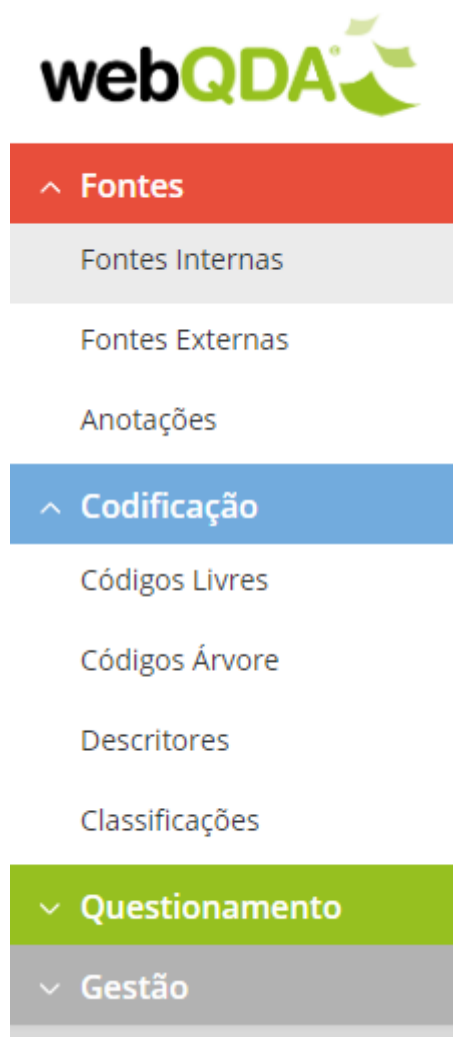


Figura 10 - Ilustração das ferramentas que o webQDA permite utilizar

Fonte: Elaboração própria usando webQDA

O webQDA tem diversas ferramentas para apoiar este processo de pesquisa de respostas (Figura 10). Estas ferramentas permitem efetuar pesquisas nos dados que não seriam viáveis ou mesmo possíveis sem tais recursos. Por outro lado, elas não dão resposta direta às perguntas do utilizador, mas um conjunto de indicadores que o auxiliam a construir as suas respostas. A vantagem é que com o webQDA podemos

sempre voltar atrás e refazer parte do processo, com o intuito de aumentar a validade interna da análise (Costa & Amado, n.d.).

4.4 Conclusão

O presente capítulo ajuda, assim como determinado inicialmente, a explicar o procedimento metodológico que se pretende utilizar ao longo da investigação. É elaborado um enquadramento do projeto, explicando assim quais são os objetivos que se querem alcançar com a investigação.

Posteriormente, realiza-se uma breve abordagem sobre o método de recolha de dados escolhido, bem como, os agentes a quem as entrevistas serão realizadas e o porquê dessa mesma eleição.

De mencionar ainda, o método de análise das entrevistas que é de extrema importância para esta investigação.

Capítulo 5.

Caracterização do município da Murtosa

5.1 Introdução

O presente capítulo tem como enfoque caracterizar o território do caso de estudo, o Município da Murtosa, de uma forma pormenorizada e abrangente no âmbito de contextualizar a importância do território para o desenvolvimento da rede.

Neste capítulo vai-se ainda demonstrar a importância que a bicicleta tem no município, enfatizando a diferença que existe a nível nacional com outros municípios.

5.2 Enquadramento

O Município da Murtosa encontra-se situado na Região Centro, ao nível da NUT II, mais propriamente no Distrito de Aveiro, porém dentro da Região Centro este situa-se na Região de Aveiro (NUT III), onde também podemos encontrar municípios como Ovar, Aveiro, Estarreja, Vagos, Albergaria-a-Velha, Ílhavo, Oliveira do Barro, Anadia, Águeda e Sever do Vouga. A Câmara Municipal está ao encargo do presidente Joaquim Manuel dos Santos Baptista (Câmara da Murtosa, 2018).

No seu conjunto, a sub-região de Aveiro, à qual corresponde em termos administrativos a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA), ocupa uma área de 1.690 km², na qual residem cerca de 370 mil habitantes, que representam aproximadamente 16% do total da população da região Centro (Câmara da Murtosa, 2018).

Situado no coração de uma enorme laguna, denominada Ria de Aveiro e junto ao Mar, o Município da Murtosa é dotado de um património natural único, de elevada beleza paisagística e de grande riqueza ambiental. A morfologia plana convida o visitante a longos e tranquilos passeios, a pé ou de bicicleta, à descoberta da fauna e da flora lagunar, pelas margens ribeirinhas ou pelo meio dos campos férteis (Câmara da Murtosa, 2018).

Com uma área de 73,1 km², o concelho está dividido em quatro freguesias, sendo estas: Bunheiro, Torreira, Monte e Murtosa. É delimitado a Norte pelo concelho de

Ovar, a Este por Estarreja e Albergaria-a-Velha, a Sul por Aveiro e a Oeste pelo Oceano Atlântico, observado na Figura 11.



Figura 11 - Mapa da divisão das freguesias do Concelho da Murtosa

Fonte: Geneall, (2018)

A freguesia da Murtosa, sede do concelho, ocupa uma área de 1,460 hectares e possui 3.699 habitantes, segundo os Censos 2011, encontra-se situada numa zona de planície ribeirinha fazendo fronteira com a Ria de Aveiro que a circunda de nascente a poente pelo seu limite sul. A freguesia do Monte ocupa uma área de 230 hectares, caracterizando-se por ser um território de planície e possui 1.459 habitantes. A freguesia da Torreira ocupa uma área de 3.140 hectares sendo local de residência de 2.745 pessoas, sendo que apresenta características distintas do restante território, com dicotomias sociais relacionadas com a heterogeneidade da população, sazonalidade nas atividades económicas e até mesmo na ocupação residencial, havendo uma grande parte do tecido urbano com génese nas antigas povoações de pescadores. A freguesia do Bunheiro ocupa uma área de aproximadamente de 2.4480 hectares e tem 2.682

habitantes, sendo que aí se localiza o principal espaço empresarial/industrial onde se encontram mais de 900 postos de trabalho (Câmara da Murtosa, 2018).

A sua posição geoestratégica na faixa litoral, próximo de dois dos principais eixos de distribuição rodoviária, conjugada com o seu perfil rural é um fator de diferenciação do concelho uma vez que permite o usufruto pleno da qualidade de vida de um território de baixa densidade (142,2 habitantes/km²) a pouco mais de 30 minutos (58 km) do Porto (Câmara da Murtosa, 2018).

Inserido no litoral norte, o concelho da Murtosa integra, de acordo com o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o território do Arco Metropolitano do Porto, localizando-se no seu limite sul, num território de charneira com o Sistema Metropolitano do Centro Litoral. No modelo territorial definido no Plano Regional de Ordenamento do Território Centro (PROT-C), o concelho da Murtosa integra o sistema do Centro Litoral, mais concretamente o subsistema urbano Aveiro/Baixo Vouga, assumindo-se como um centro urbano complementar com uma função predominantemente municipal, garantindo uma oferta urbana essencial para a coesão territorial. Em termos biofísicos, o concelho integra a unidade Beira Litoral, subunidade Ria de Aveiro, numa área classificada como de mais-valia ambiental com o estatuto de Zona de Proteção Especial (ZPE). Esta área constitui uma paisagem única no país e um recurso que se subdivide em diversas potencialidades: plataforma portuária, pesca, salinas, aquacultura, agricultura, desporto, turismo e proteção da natureza (Câmara da Murtosa, 2018).

Todos os aspetos enunciados fazem com que estejam encontrados todos os ingredientes necessários para um desenvolvimento sustentável da região, no âmbito de impulsionar o Turismo da região, favorecendo assim a economia da mesma (Câmara da Murtosa, 2018).

5.3 Caraterização do território

5.3.1 Topografia, Hipsometria e Declive

A Murtosa é caraterizada pela baixa altitude, sendo que cerca de 66% do território apresenta valores altimétricos que variam entre os 0 e os 4 metros, sendo que existem áreas com cotas superiores a 8 metros que se situam na zona litoral. A localização litoral,

a baixa altitude e a inexistência de barreiras orográficas que possam intercetar os ventos húmidos vindos do mar contribuem para que os níveis de humidade relativa do ar sejam relativamente elevados (ICNF, 2017).

No que concerne o declive, o município é maioritariamente plano sendo que 99% do território apresenta valores de declives bastante baixos, que são muito bons indicadores para a realização de ciclismo (ICNF, 2017).

5.3.2 Hidrografia

O município da Murtosa encontra-se abrangido pela região hidrográfica do Vouga, Mondego e Lis, a região possui uma vasta superfície aquática visto que é atravessado pelos canais de Ovar e da Murtosa, pertencentes à Ria de Aveiro, e encontra-se adjacente ao Oceano Atlântico. É importante salientar ainda os inúmeros canais que terminam em ribeiras. A existência de uma vasta superfície aquática no interior do município, associada à proximidade do mar, contribui para que os níveis de humidade do ar sejam, normalmente, elevados ao longo de todo o ano, inclusivamente nos meses de verão. Estes são fatores que podem ser preponderantes no momento de eleger o município como destino para andar de bicicleta (ICNF, 2017).

5.3.3 Temperatura e Precipitação

A região onde o município se insere, caracteriza-se por apresentar uma variação intra-anual de temperatura, em que os Verões são pouco quentes e extensos e os Invernos curtos e amenos, como é característico dos climas marítimos (ICNF, 2017).

Nomeadamente, no que concerne as temperaturas máximas, percebe-se que a média das temperaturas entre junho e setembro se situa entre 22,7°C e os 24,4°C, que são valores relativamente baixos quando comparados com outras regiões de Portugal Continental. Já no que diz respeito, às temperaturas mínimas, observa-se que a média das temperaturas mínimas entre novembro e abril é sempre igual ou inferior a 10°C, sendo que nos meses de dezembro a fevereiro são inferiores a 8°C (ICNF, 2017).

5.4 Evolução Histórica

A origem do nome Murtosa é por vezes um grande tema de discussão, isto porque a sua palavra primitiva sofreu grandes alterações com a evolução da língua portuguesa. A história conta que esta era uma terra de «fogo *mortuo*», terra *mortua*, terra mortuosa, terra *mortosa*, *mortosa*, Murtosa (Câmara da Murtosa, 2018).

A documentação mais antiga que menciona a Murtosa, data ao ano de 1200, quando se começaram a fixar na terra algumas famílias de marnoteiros e pescadores. Também numa doação ao convento de Tarouca, no ano de 1242, aparece mencionada, com o nome de *Morreco* ou *Mortecosa*, uma marinha de sal que se pode aproximar das origens da Murtosa (Câmara da Murtosa, 2018).

As quatro freguesias que hoje constituem o concelho estiveram anexadas a Estarreja até 1926, sendo que a luta pelo movimento de autonomia durou alguns anos. O Dr. Barbosa Magalhães, apresentou nas cortes um Projeto de Lei propondo a criação do Concelho da Murtosa, constituído pelas freguesias da Murtosa e Bunheiro. Após grande insistência, o então Ministro Interior, Jaime Afreixo, colabora com o povo da Murtosa e esta desanexa-se de Estarreja, em Outubro de 1926 (Câmara da Murtosa, 2018).

5.5 Acessibilidades

O acesso ao município pode ser efetuado através maioritariamente de duas estradas nacionais principais (EN 109-5 e EN 327), bem como estradas de cariz intermunicipal (Figura 12). Destaca-se a proximidade ao IP1/A1 – Autoestrada do Norte e à A29/A17 que fazem ligação entre o Porto e Lisboa e à IP5/A25 – Autoestrada das Beiras Litoral e Alta que faz ligação ao interior da região Centro e que corresponde à principal ligação viária a Espanha. O município é servido ainda na vertente ferroviária, pela linha do Norte sendo que a estação que se encontra mais próxima está localizada em Estarreja (Câmara da Murtosa, 2018).



Figura 12 - Mapa enquadramento das acessibilidades

Fonte: Elaboração própria utilizando o Google maps

5.6 Procura Turística

Os novos turistas são consumidores cada vez mais exigentes e conhecedores, procurando uma experiência memorável, e de razões extraordinárias para o emprego do seu tempo e dinheiro, resultado do conhecimento e experiência que vêm adquirindo ao longo das suas viagens, motivado pelo facto dessas mesmas viagens ocorrerem cada vez mais frequentemente. São cada vez mais, consumidores com um nível de independência elevado e desejam-no ser, porque são mais evoluídos, tanto a nível cultural e de comunicação, bem como ao nível da tecnologia e de como a utilizam, não só para navegar nos destinos, como também para procurar informação que os levam a escolher os destinos, através da utilização de suportes que permitem comparar destinos e facilitar a tomada de decisão mais rapidamente. Essa sofisticação dos consumidores e o facto de estes procurarem toda a informação e perceberem todas as condicionantes antes de tomar uma decisão, vai fazer com que a indústria turística tenha de lançar novos produtos e

marcas, modificando o mercado tradicional e a forma como este se comunica, divulga e vende a oferta turística, para não perderem mercado (Buhalis & Costa, 2006).

O novo consumidor procura o “autêntico” e experiências ambientalmente conscientes. Dessa forma, os agentes da oferta turística precisam de criar e modificar alguns pacotes, de forma a proporcionar aos turistas essas experiências, através, por exemplo, do uso de atividades com recursos renováveis, que nos últimos anos se têm assumido, como motores importantes nas economias mundiais na conservação e preservação, tentando alcançar uma perspetiva de longo prazo, tendo como objetivo a prosperidade dos destinos (Buhalis & Costa, 2006).

A mudança nos paradigmas convencionais tem vindo a ser notadas e analisadas. Poon, em 1993, dizia que o novo turista é cada vez mais informado, independente, individualista e mais envolvido em todo o processo que engloba a viagem, seja no antes, durante e depois. Cada vez mais, é fortalecido pela internet e as suas decisões vão passar a ser no momento, devido ao facto de se ter acesso à *internet* na rua, enquanto se está a visitar uma atração e um destino (Buhalis & Costa, 2006).

Estas mudanças nos comportamentos das pessoas, faz com que aqueles destinos que eram os prediletos do público em geral percam turistas e comecem a surgir outros destinos e mercados que suscitem mais interesse aos turistas, que ambicionam novas descobertas que lhe tragam valor e experiências memoráveis (Buhalis & Costa, 2006).

5.6.1 Indicadores Procura Município

Esta secção do projeto tem como âmbito analisar a evolução nos últimos anos da procura turística no município da Murtosa. A ideia passa por contextualizar o município comparativamente com a região de Aveiro, com a região Centro e com Portugal.

Maioritariamente, procura-se perceber se o município tem vindo a ter um maior número de procura nos últimos anos e para tal ir-se-á analisar o número de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros, bem como a taxa líquida de ocupação cama.

Tabela 2 - Dormidas (N.º) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro)

Localização geográfica	Anos			
	2017	2016	2015	2014
Portugal	65385210	59122640	53074176	48711366
Centro	6764282	5643792	5058446	4486949
Região de Aveiro	690821	601499	541928	463358
Murtosa	23664	20151	16848	13908

Fonte: INE (2018)

Ao analisar o número de dormidas do município pode-se verificar que desde 2014 até 2017 esse número tem vindo a aumentar consideravelmente, o que denota a considerável procura que o município tem vindo a receber (Tabela 2).

Tabela 3 - Taxa líquida de ocupação cama (%) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro)

Localização geográfica	Anos			
	2017	2016	2015	2014
Portugal	48,9	46,4	43,6	42,4
Centro	34,3	30,9	28,9	27,7
Região de Aveiro	36	34,3	32,1	28,8
Murtosa	30,6	27,3	22,8	21,3

Fonte: INE (2018b)

Ao analisar os dados da taxa líquida de ocupação cama nos estabelecimentos hoteleiros da Tabela 3, percebe-se que apesar estar sempre abaixo da média, denota-se o crescimento do mesmo, sendo que em 2014 tinha uma taxa de 21,3% e em 2017, uma taxa de 30,6%.

Desta feita, apesar de o município ser territorialmente um dos mais pequenos da região de Aveiro, o seu crescimento tem-se feito notar, nomeadamente através do aumento da procura pelo destino.

5.7 Oferta Turística

5.7.1 Inventariação dos Recursos Turísticos

As potencialidades de desenvolvimento turístico de uma localidade são função dos recursos de que dispõe, mas o seu crescimento é função da capacidade de os valorizar e da criação de novos fatores de atração (Cunha, 2008).

Do ponto de vista económico, podem definir-se recursos como sendo todos os meios tangíveis ou intangíveis, utilizados num processo de transformação para a obtenção de bens ou serviços destinados à satisfação de necessidades humanas. São a importância e as características dos recursos turísticos que definem a maior ou menor potencialidade dos destinos turísticos pelo que a sua identificação é uma das tarefas essenciais do processo de desenvolvimento turístico. Esta identificação processa-se através do inventário dos recursos turísticos que consiste na elaboração de um catálogo dos lugares, elementos naturais, objetos ou estabelecimentos que, pelas suas características, isoladamente ou em conjunto, originem a deslocação de visitantes e tornam possível o desenvolvimento de atividades turísticas (Cunha, 2008).

Assim sendo, a inventariação realizada foca-se no património natural, cultural (monumental, artístico e etnográfico), bem como nos eventos e equipamentos.

Para a elaboração da Matriz de Recursos, foi necessário recorrer a inúmeras fontes de informação, como o *website* da Câmara, o portal Ria de Aveiro, que faz um breve apanhado da informação referente aos municípios por ele abrangidos, alguns projetos já levados a cabo anteriormente, como o caso da Rota da Luz. Atualmente, o turista procura experiências únicas e diferenciadoras, afastando-se do conceito de “Turismo de massas”. Sendo assim, a procura pelo “diferente”, tradições, modos de vida, património, atividades, determinam a identidade de uma região. Assim, o município tem um papel muito importante na dinamização deste património, que tem inúmeras potencialidades de se transformar em recursos turísticos.

5.7.1.1 Património Natural

Como se pode observar através da Tabela 4 apresentada o Município da Murtosa apresenta uma grande variedade de cais e ribeiras, que estão espalhadas um pouco por todo o município e vão acompanhando a rede ciclável criando uma experiência.

Tabela 4 - Património Natural Município da Murtosa

Designação	Freguesia
Cursos de Água	
Cais do Mancão	Bunheiro
Cais da Ribeira do Gago	Bunheiro
Cais da Cambeia dos Cardosos	Murtosa
Cais da Bestida	Bunheiro
Cais da Cova do Chegado	Murtosa
Porto de Abrigo da Torreira	Torreira
Esteiro das Teixugueiras	Bunheiro/Pardilhó
Boca da Marinha	Bunheiro
Ribeira do Martinho	Bunheiro
Ribeira do Isqueirinho	Bunheiro
Cais da Mamaparda	Bunheiro
Cais da Ribeira de Pardelhas	Murtosa
Cais do Bico	Murtosa
Cais dos Moliceiros	Torreira
Cais do Guedes	Torreira
Marina de Recreio	Torreira
Ria de Aveiro	
Praias Marítimas e Fluviais	
Praia do Monte Branco	Torreira
Praia da Torreira	Torreira
Praia do Bico	Murtosa
Parques e Jardins Públicos e Parque de Merendas	
Parque de Merendas do Cais do Bico	Murtosa
Parque de Merendas do Cais da Ribeira de Pardelhas	Murtosa
Parque Municipal da Murtosa	Monte
Parque de Campismo da Torreira	Torreira
Jardim de S. Paio	Torreira
Ameirinhos	Bunheiro

Fonte: elaboração própria

Ainda no que concerne o património natural, deve-se enunciar as praias marítimas e fluviais, de destacar a Praia da Torreira que no período balnear atrai um grande número de pessoas. Para todas essas pessoas que se deslocam até à praia, esta tem na sua envolvente, infraestruturas de apoio que permitem e facilitam o ciclismo.

5.7.1.2 Património Cultural – Monumental

No que afeta o património cultural monumental, é de salientar que, apesar de não haver uma grande diversidade, como se observa na Tabela 5, o município tem um rico património, que apresenta muita história.

Tabela 5 - Património Cultural - Monumental Município Murtosa

Designação	Freguesia
Igrejas, Capelas e Ermidas	
Igreja Matriz da Murtosa	Murtosa
Igreja Paroquial de Pardelhas	Murtosa
Capela de São Tomé	Murtosa
Quinta da Caneira	Murtosa
Capela de São Simão	Bunheiro
Igreja Paroquial do Bunheiro	Bunheiro
Capela de São Gonçalo	Bunheiro
Capela de São Silvestre	Bunheiro
Igreja Paroquial do Monte	Monte
Capela de Santa Luzia	Monte
Capela de Santo Estevão	Monte
Igreja Paroquial da Torreira	Torreira
Capela de São Paio	Torreira
Capela de Nossa Senhora da Paz	Torreira
Palácios, Solares e Edifícios com Valor Arquitetónico	
Capela de São Simão	Bunheiro
Quinta da Caneira	Murtosa
Edifício da Pastelaria e Fotografia Guedes	Monte
Casa Museu Custódio Prado	Bunheiro
Antigo Edifício da Câmara Municipal	Murtosa
Antigo Edifício do Matadouro Municipal	Murtosa
Centro Recreativo Murtoense	Murtosa
Edifício Tavares Gravato/Arquivo Municipal	Murtosa
Santa Casa da Misericórdia da Murtosa	Murtosa
Pelouros, Cruzeiros e Obeliscos	
Cruzeiro	Bunheiro
Cruzeiro de S. Silvestre	Bunheiro

Fonte: elaboração própria

5.7.1.3 Património Cultural – Artístico

Ao nível do património artístico é de salientar as inúmeras atividades que vão sendo realizadas ao longo do ano, que tem como intuito não só encantar os residentes como também atrair turistas até ao município.

Tabela 6 - Património Cultural - Artístico Município Murtosa

Designação	Freguesia
Museus	
Museu Etnográfico da Murtosa	Murtosa
Casa Museu Custódio Prato	Bunheiro
Museu Estaleiro do Monte Branco	Torreira
Arte Viva (Escola António Vieira Pinto)	Torreira
Bandas de Música/ Grupos Corais	
Grupo Musical Bunheirense	Bunheiro
Grupo Coral Santa Luzia	Monte
Grupos de Teatro/ Dança	
Grupo de Teatro Coro Santa Maria da Murtosa	

Fonte: elaboração própria

Tanto os espaços culturais artísticos, como as bandas de música e os grupos de teatro são fatores cruciais que fomentam e incentivam o desenvolvimento cultural (Tabela 6).

5.7.1.4 Património Cultural – Etnográfico

O município da Murtosa apresenta um vasto leque de património etnográfico, contudo optou-se pela seleção de alguns aspetos característicos do território. No que concerne a preservação da identidade, o município trabalha para e em prol de manter essas origens, sendo que grande parte dos eventos que são realizados no município, têm sempre em consideração a integração desses aspetos etnográficos, visível através da Tabela 7.

Tabela 7 - Património Cultural - Etnográfico Município Murtosa

Designação
Artesanato
Cangas
Miniaturas de Embarcações Tradicionais
Cestaria
Tecelagem
Junco Seco
Esteiras de Bunho
Alfaias Agrícolas
Rodilhas
Redes e os Galrichos
Ranchos Folclóricos/ Grupos de Cantares, Bombos e Fanfarras
Rancho Folclórico “As Andorinhas de S. Silvestre”
Rancho Folclórico “Os Camponeses da Beira-Ria”
Fanfarra dos Escuteiros
Fanfarra dos Bombeiros Voluntários
Trajes Típicos
Traje das Varinas

Fonte: elaboração própria

5.7.1.5 Eventos

Tabela 8 - Eventos Município da Murtosa

Designação	Venue	Freguesia	Entidade Organizadora
Eventos Culturais			
Festival Gastronómico da Enguia da Ria	Cais do Bico da Murtosa	Murtosa	Confraria Gastronómica “O Moliceiro” e pela Câmara Municipal da Murtosa
III Festival "Sabores da Ria"	Ribeira de Pardelhas	Murtosa	Confraria Gastronómica “O Moliceiro”
Feira Agrícola	Parque Municipal da Saldida	Murtosa	Câmara Municipal da Murtosa
Festival de Folclore da Beira Ria	Parque Municipal da Saldida	Murtosa	Rancho Folclórico "Os Camponeses da Beira-Ria"
"Mercado Tradicional"	Cais do Bico da Murtosa	Murtosa	Câmara Municipal
Eventos de Lazer e Recreio			
Mercado	Paços do Concelho	Murtosa	
Mercado	Mercado Tavares Travasso	Murtosa	
Mercado		Torreira	
Festival Nacional da Canção	Edifício Junta Freguesia do Bunheiro	Bunheiro	
Feira do Livro	Praça Municipal	Murtosa	Bibliotecas da Murtosa
Semana do Emigrante			Câmara Municipal
"Sol da Torreira"		Torreira	Câmara Municipal
São Paio na Praia	Praia da Torreira	Torreira	Câmara Municipal
Eventos Desportivos			
Volta ao Município da Murtosa em bicicleta	Parque Municipal da Saldida		Câmara Municipal
Primavera Ciclável	Parque Municipal da Saldida		Câmara Municipal
2ª Caminhada "O que Nos Liga"	Cais do Bico		Grupo de Voluntariado Comunitário da Murtosa

Fonte: elaboração própria

Tabela 8 - Eventos Município da Murtosa

Designação	Venue	Freguesia	Entidade Organizadora
Eventos Religiosos			
Festa em Honra Stº António		Monte	
Festa em Honra Nª Srª da Natividade		Murtosa	
Festa em Honra S. Lourenço		Murtosa	
Festas em Honra Mateus		Bunheiro	
Festa em Honra Nª Srª Bom Sucesso		Torreira	
Festas S. Paio		Torreira	Câmara Municipal
Eventos de Negócios			
Cultura Empreendedora	COMUR - Museu Municipal	Murtosa	AIDA

Fonte: elaboração própria

O município leva a cabo um grande número de eventos ao longo do ano, tentou-se assim nesta análise salientar os eventos anuais que se vão repetindo, nomeadamente a nível cultural, religiosos, de negócios, desportivo e de lazer e recreio, como se pode verificar na Tabela 8.

Importante frisar, que na recolha inicial havia mais eventos, porém esta eleição, por parte da investigadora, tem como âmbito evidenciar o investimento feito por parte do município na dinamização e promoção.

Salientar, que no que remete aos eventos desportivos, a bicicleta e o turismo ciclável tem um papel principal para o município.

5.7.1.6 Equipamentos

O município está bem apetrechado no que concerne equipamentos desportivos como pode ser observado na Tabela 9. No que diz respeito aos restantes equipamentos, o município apresenta ainda assim um vasto leque de opções.

Tabela 9 - Equipamentos Município Murtosa

Designação	Freguesia
Equipamentos Culturais	
Espaço Arte Viva	Torreira
Galeria Municipal	Torreira
Museu Estaleiro do Monte Branco	Torreira
Biblioteca Municipal	Murtosa
Museu Etnográfico da Murtosa	Murtosa
Centro Recreativo Murtoense	Murtosa
Salão de S. Silvestre	Bunheiro
Equipamentos de Lazer e Recreio	
Sport Marítimo Murtoenase	Murtosa
Bombeiros Voluntários da Murtosa	Murtosa
Associação Desportiva e Recreativa das Quintas	Torreira
Equipamentos Desportivos	
Complexo Piscinas Municipais da Murtosa	Murtosa
Estádio Municipal da Murtosa	Murtosa
Pavilhão Gimnodesportivo da Associação Cultural e Desportiva do Monte	Monte
Recinto para atividades polivalentes da Associação Cultural Bunheirense	Bunheiro
Campo de futebol da Torreira	Torreira
Campo de Ténis Municipal	Torreira
Recinto Municipal para atividades polivalentes	Torreira
Piscinas do Muranzel/Jardins da Ria	Torreira
Campos de ténis do Muranzel	Torreira
Clube de Caça e Pesca da Murtosa	Murtosa
Equipamentos de Negócios	
Hotel Riabela***	Torreira
Jardins da Ria	Torreira
Sala de Reuniões Paços do Município	Murtosa
Pousada da Ria	Torreira

Fonte: elaboração própria

5.8 Importância da bicicleta no município

Estratégias de desenvolvimento económico e local/comunidades envolvem um conjunto de fatores complexos, que deverão de ser correspondidos para fomentar o crescimento e manter a economia local viavelmente. Em alguns locais, o turismo ciclável poderá ser a única estratégia para capitalizar e apoiar o crescimento (Beierle, 2011). Nesses locais, é importante potenciar o turismo ciclável, através de um aprofundamento do território, sendo que a inventariação do destino é essencial, como também perceber a sua envolvente e de que forma a mesma pode ser um fator determinante para a oferta. Contudo, a proposta apresentada no capítulo destinado ao território, foca-se em perceber como o mesmo funciona internamente, perceber a procura e que tipo de oferta existe, para que seja mais fácil aferir a importância que a rede pode vir a ter para e com esses mesmos fatores.

Em pleno coração da Ria de Aveiro, junto ao mar, o território murtoseiro é dotado de um património natural único, de elevada beleza paisagística e de grande riqueza ambiental. A morfologia plana convida o visitante a longos e tranquilos passeios, a pé ou de bicicleta, à descoberta da fauna e da flora, pelas margens ribeirinhas ou pelo meio dos campos férteis (Câmara da Murtosa, 2018).

A Murtosa, foi um dos primeiros municípios a apostar na mobilidade ciclável, tendo desenvolvido iniciativas relacionadas com a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte diário para a deslocação trabalho-casa e escola-casa, investindo assim na criação das condições apropriadas que proporcionem a seguranças dos utilizadores.

No que se refere ao principal meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares, segundo Censos 2011, pode-se observar a predominância do automóvel (54,8%) como sendo o meio de transporte mais utilizado. As deslocações realizadas a pé correspondem a 15,2%, enquanto as deslocações de autocarro correspondem a 5,6% dos movimentos pendulares. A bicicleta é o segundo meio de transporte mais utilizado com 16,9%, situação que pode ser justificada pelo investimento que tem sido levado a cabo pelo município, como se pode observar no Gráfico 1 (INE, 2011).

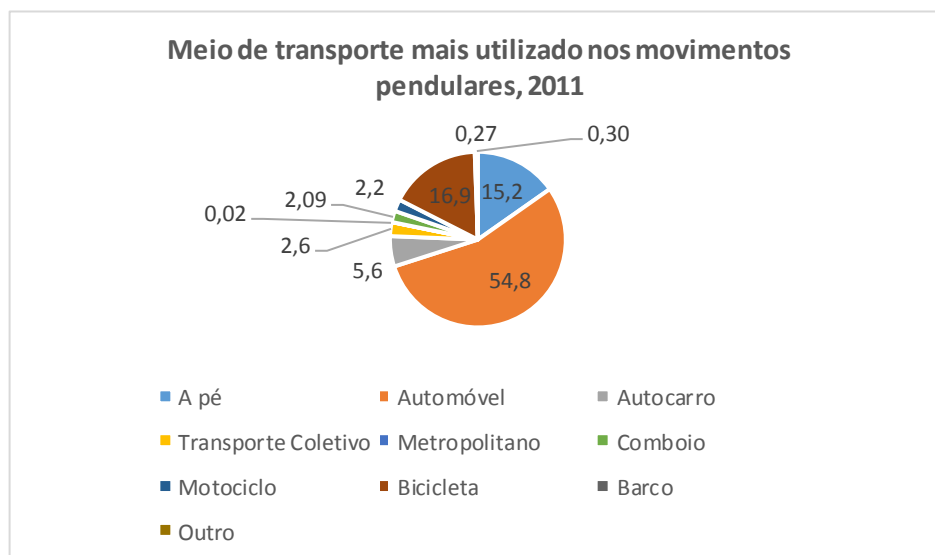


Gráfico 1- Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares

Fonte: INE (2011)

5.9 Conclusão

Este capítulo permitiu conhecer de forma mais aprofundada o território em causa, percebendo assim de que forma a aposta pela bicicleta é uma mais-valia dadas as apetências que o território apresenta. Este é um território que fica um pouco isolado das acessibilidades principais, o que não deixa de ser uma condicionante importante. O facto de o município ser visto mais como destino de passagem é um fator preponderante para a aposta em produtos estratégicos que permitam atrair um maior número de visitantes.

Através dos indicadores da procura pode-se perceber que tem vindo a haver um aumento no número de pessoas que procuram a Murtosa para tirar férias e não só como passagem.

O município é um dos pioneiros da região na aposta pelo segmento ciclável, sendo também dos municípios onde um maior número de pessoas utiliza a bicicleta enquanto meio de transporte diário.

Todos estes fatores, juntamente com a oferta turística que o município apresenta, que é um ponto a ter em consideração no momento de escolher um território a visitar, são os propulsores ideias para a constante aposta na rede ciclável. O entono é bastante propício é somente necessário tirar partido do mesmo através de práticas que ajudem a dinamizar o destino e ao mesmo tempo que ajudem a preservar o ambiente envolvente.

Capítulo 6.

Apresentação e análise dos resultados

6.1 Introdução

O presente capítulo pretende, proceder à análise dos dados recolhidos, através de entrevistas, pelo programa webQDA. O objetivo é analisar as respostas dos entrevistados tendo em conta, os aspetos analisados nos casos de estudo, do capítulo 3, para que assim seja mais fácil poder aferir com maior exatidão.

6.2 Análise Entrevistas – webQDA

A aplicação do estudo como foi realizada a 8 entrevistados, nomeadamente entidades quer públicas, quer privadas, bem como investigadores/consultores expertos na área do turismo ciclável, como se pode observar na Tabela 10. Desde de um início foi tido em conta, a necessidade de entrevistar pessoas de âmbitos diferentes, de modo a ser possível ter um maior número de informação possível.

Tabela 10 - Quadro das entrevistas em estudo

Entrevistados		Categorização das entrevistas
Agentes Públicos	Turismo do Centro	E1
	CIRA	E2
	Câmara Municipal	E3
Agentes Privados	Estabelecimento de Restauração	E4
	Empresa de animação	E5
	Estabelecimento de Restauração	E6
Investigadores	Académico	E7
	Consultor	E8

Fonte: elaboração própria

Numa primeira estância, transcreveram-se as entrevistas para que assim fosse mais fácil a sua análise, após a gravação das mesmas. Apenas uma das oito entrevistas não foi gravada e sim aplicada via *e-mail*.

Após esse primeiro momento, onde se começou a processar a informação, partiu-se para a análise das entrevistas, dessa feita utilizou-se o *software* webQDA.

No que remete a análise via webQDA, foram necessários percorrer alguns passos, num primeiro momento e após a transcrição das entrevistas, foi-se reler as mesmas em detalhe, de forma a perceber alguns matizes que pudessem ajudar na parte que viria a seguir, a codificação. Para que, se possa alcançar essa codificação é necessário antes fazer uma categorização dos elementos chave que se querem analisar. A categorização, foi realizada tendo em consideração as temáticas previamente utilizadas na formulação da entrevista, que tem por base a revisão de literatura. Após a categorização o *software* permite observar um mapa de códigos da categorização produzida, como se pode observar na Tabela 11.

Tabela 11 - Esquema dos códigos árvore webQDA

Aposta <i>Cycling</i>	Caraterísticas do território	
	Crescimento de mercado	
Aposta Rede Ciclável	Impacto Económico	
	Território	
Caraterização Produto	Desenho Traçado	
	Divulgação & Promoção	
	Manutenção	
	Sinalética	
Estado Desenvolvimento	Projetos	
Impactos	Ambiental	
	Económico	
	Social	
Infraestruturas de Suporte	Infraestruturas físicas	
	Manutenção	
	Segurança e informação	
Modelo de gestão	Privado	
	Público	
Parcerias	Sinergias Entidades	
Perfil do ciclista	Faixa etária	
	Grupo viagem	
	Género	
	Motivação	
Prospecção para o futuro	Mercado <i>Cycling</i>	Crescimento
		Qualidade infraestrutura
	Rede ciclável Murtosa	Divulgação
		Manutenção

Fonte: Elaboração própria

6.2.1 Aposta *Cycling*

6.2.1.1 Caraterísticas do Território

Esta parte da entrevista serviu para perceber a importância da aposta no *cycling*. Sendo que, após a análise das entrevistas, estabeleceu-se a importância de fatores, um deles sendo as caraterísticas do território.

Assim sendo, é importante focar em como o território assume um papel fulcral para o produto estratégico *cycling*:

“...há territórios que têm características de paisagem, culturais, orográficas que justificam esse investimento..., portanto parece-me uma aposta muito importante para territórios assim.” (Entrevista 7)

É essencial que as entidades do destino percebam a importância que a aposta por este tipo de produto pode acarretar, principalmente quando se tem um território com determinadas características orográficas:

“O *cycling* consubstancia um produto estratégico para os territórios que apresentem as condições de base para a sua implementação e desenvolvimento, tanto como um produto turístico “independente”, como em estreita relação com o pedestrianismo ou outras atividades de turismo desportivo e de natureza.” (Entrevista 8)

6.2.2 Aposta Rede Ciclável

6.2.2.1 Impacto Económico

Um dos aspetos que foram importantes de frisar na aplicação das entrevistas foi perceber de que forma as entidades denotavam ou não certo tipo de impacto económico, no que diz respeito ao que é a aposta na rede ciclável da Murtosa. Foi possível perceber que a grande maioria dos entrevistados coincidia em que o impacto económico tinha-se feito notar no município:

“Mas é extremamente importante, nem se questiona esse facto, pois isto veio trazer uma mais-valia em termos económicos.” (Entrevista 2)

Contudo, apesar de que os entrevistados denotam que após a implementação da rede, houve uma mudança na economia local, remetem também que é ainda necessário potencializar este aspeto:

“Portanto acho que o impacto existe e existem alguns visitantes por causa da rede ciclável, mas há necessidade e oportunidade para tentar maximizar este impacto.” (Entrevista 1)

O impacto económico, não é um aspeto fácil de quantificar e como tal, também é necessário perceber o papel que as diferentes entidades ocupam na rede e de que forma podem trabalhar para enaltecer ainda mais o impacto da rede.

6.2.2.2 Território

Um dos focos das entrevistas passou por perceber que tipos de fatores eram cruciais para a implementação e sucesso de uma rede ciclável. Aquando, da formulação do guião das entrevistas, foi possível perceber que o território é um dos tópicos mais abordados pelos autores, como sendo um fator fulcral para o sucesso de uma rede ciclável. Assim sendo, sendo este um tópico importante na base das entrevistas, é de se esperar que o mesmo fosse mencionado pelos entrevistados de forma relevante. A aposta no *cycling* é em grande medida movida pelas características do território:

“...já a cultura instalada nestes territórios já relativamente ao *cycling* e ao ativo numa forma geral, é um dos nichos em crescendo, não só na região e país, como europa e no mundo.” (Entrevista 4)

Às vezes o território pode ser visto como um entrave, mas também é necessário perceber as suas lacunas para que seja possível tirar partido das mesmas:

“Portanto, a primeira coisa que se identificou, olhando aos constrangimentos transformá-los num potencial e aí surge a questão da bicicleta.... Havia que potencializar aquilo que tínhamos, a biodiversidade riquíssima, a beleza paisagística, o facto de ser um território plano, a ria enquanto grande motor da região...” (Entrevista 6)

Para além do território ser um fator imprescindível para a construção viável de uma rede ciclável, a mesma rede é um ótimo fomento para que os amantes deste tipo de produto estratégico explorem o território, tornando-se assim uma situação vantajosa por ambas partes:

“A bicicleta, entra aqui porque as pessoas sempre utilizaram muito a bicicleta, quando pegamos neste potencial para explorar, a bicicleta enquanto meio de transporte com as qualidades todas que a gente lhe reconhece desde ser saudável, a amigo da carteira e do ambiente e depois a bicicleta como um meio extraordinário para dar a conhecer o território.” (Entrevista 6)

6.2.3 Caraterização do Produto

6.2.3.1 Manutenção

A manutenção foi um dos pontos mais abordados no decorrer das entrevistas, no âmbito que se segue a mesma foi tida em consideração nomeadamente como ponto fulcral na caraterização do produto:

“Agora nestas artérias principais tem alguma utilidade para o dia-a-dia, acho que nem sempre está assim muito bem organizado, principalmente a nível de limpeza, mas isso também é um bocado natural porque estando na beira de vias muito movimentadas, ou há quase uma manutenção diária ou então as vias cicláveis acabam sempre por ficar sujas e é um bocadinho difícil praticá-las, para quem anda de bicicleta seja por motivos de deslocação só ou por desportivos ou de lazer.”
(Entrevista 1)

O tópico, manutenção, foi sendo mencionado pelos entrevistados ao longo das entrevistas em vários outros aspetos, tal que o mesmo vai ser analisado mais para a frente de uma forma mais pormenorizada, dada a importância que lhe é concedida por todas as entidades.

6.2.3.2 Desenho traçado

Um outro fator predominante foi o desenho do traçado das redes, que é visto de forma essencial por grande parte dos entrevistados:

“O mais importante é a conceção de uma rede, de uma ideia em que a rede permita penetrar no território. Depois tem de ter continuidade, tem de ter conforto, tem de ter uma rede traçada com uma certa lógica, onde os ciclistas passam pelos pontos de interesse.” (Entrevista 6)

Um fator que deve sempre ser considerado e levado em conta no traçar de uma rota é o público a que se destina, bem como o território onde se situa e de que forma este pode ser aproveitado:

“...desenho da rota teve sempre isso em consideração e os objetivos que o público-alvo específico possa ter, foram tidos em conta no desenho da rota.” (Entrevista 5)

6.2.3.3 Divulgação e Promoção

A divulgação e promoção das redes é um dos aspetos mais enfatizados pelos entrevistadores, como sendo parte essencial da caracterização do produto. Enfatiza-se a importância da permanente divulgação da rede, através não só das redes sociais, mas também da própria passa-palavra:

“Nosso principal meio mais utilizado são claramente as redes sociais, temos muito que agradecer aos turistas e aos fotógrafos de uma maneira particular, que partilham nas redes o nosso município, podíamos fazer 10.000 panfletos, mas nenhum deles ia substituir a passa palavra. É muito difícil alguém vir cá e não ficar agradado com aquilo que encontra, se você perguntar nos alojamentos locais maior parte das reservas são famílias que ficam e já dizem aos amigos e os amigos dizem aos amigos, e isso é o melhor meio de comunicação.” (Entrevista 3)

6.2.3.4 Sinalética

À parte de todas os aspetos acima referidos, um aspeto que no decorrer da investigação foi observado como fundamental foi a sinalética, apesar de que no decorrer das entrevistas esse aspeto não tenha tido grande enfoque. Contudo, este é um aspeto, tal como a manutenção, o desenho traçado e a divulgação e promoção que se considera de extrema importância para o desenvolvimento de uma rede.

Nomeadamente, no que concerne a rede ciclável da Murtosa a sinalética foi vinculada como sendo um dos aspetos que se deverá melhorar:

“Está muito bem estruturada, simplesmente há poucas indicações para chegar a certos sítios.” (Entrevista 2)

6.2.4 Infraestruturas de Suporte

No que concerne as infraestruturas de suporte as entrevistas às diferentes pessoas, denotaram três temáticas recorrentes, a manutenção, segurança e informação e as infraestruturas físicas.

6.2.4.1 Manutenção

Nomeadamente, ao nível da manutenção foi debatido a importância que tem a constante manutenção dos equipamentos e infraestruturas, bem como se percebeu que é um dos fatores que mais requer reparo:

“Os fatores que carecem de maior atenção são a manutenção e conservação, de forma a que a segurança e o conforto dos utilizadores sejam assegurados, bem como a sua capacidade de responder às necessidades específicas dos turistas que se deslocam com bicicleta.” (Entrevista 8)

6.2.4.2 Segurança e Informação

No que concerne a segurança e informação, a constituição de uma rede que esteja preparada para receber os visitantes e lhes assegure a total segurança, é algo que se deve buscar sempre:

“...recurso em termos de informação, a sinalética e depois a existência de uma rede integrada de vários agentes do território no sentido de acompanhar e acolher as pessoas que optam por este produto turístico.” (Entrevista 1)

6.2.4.3 Infraestruturas físicas

Nomeadamente, no que concerne as infraestruturas físicas, um dos aspetos mais expressados foi a necessidade de haver mais espaços onde alugar bicicletas e que os mesmos deveriam de estar espalhados por sítios de maior afluência na rede, para que seja possível adquirir a bicicleta num determinado sítio e se necessário devolver a mesma num segundo ponto. Para além desse ponto, é ainda necessário capacitar o destino com infraestruturas que permitam a manutenção das próprias bicicletas:

“...é de extrema importância que os serviços locais possuam capacidade de resposta para as necessidades deste segmento de turistas, nomeadamente: infraestruturas seguras para guardar as bicicletas, locais para lavagem da bicicleta, oficina e ferramentas, espaço de massagens, serviço de refeições adequado às necessidades nutritivas e calóricas, entre outras.” (Entrevista 8)

6.2.5 Modelo de Gestão

Para o sucesso da rede ciclável considera-se imprescindível a união de todos os agentes que constituem o território, apesar de numa primeira estância será a câmara municipal que se encarregará de levar a cabo os primeiros passos de desenvolvimento. É essencial depois de um processo de maturação, a gestão da rede seja realizada tanto pelos agentes públicos, como pelos agentes privados que atuam no território:

“Qualquer entidade responsável pela gestão de redes deve ter uma forte capacidade de coordenação e liderança, de forma que, conjuntamente, todos os intervenientes estejam a trabalhar para objetivos comuns.” (Entrevista 8)

6.2.5.1 Público

No que concerne, o modelo de gestão ao longo das entrevistas realizadas e de toda a informação recolhida sobre o tema, percebeu-se como já foi acima referenciado que a melhor forma para gerir uma rede ciclável, tem de ser em concordância entre as entidades públicas e privadas. Contudo, estas entidades têm papéis diferentes entre si, sendo que numa fase inicial, espera-se que sejam as entidades públicas que assumam um papel dinamizador:

“O papel das entidades públicas é por um lado assegurar que há coerência em todo o serviço que existe na região, na sinalética, nos traçados, os pontos de interesses são traçados segundo critérios.” (Entrevista 7)

Ao nível da rede ciclável da Murtosa, é de se esperar que a gestão da rede fique maioritariamente ao encargo da câmara municipal, pois esta é a responsável pela dinamização do território e mais que qualquer outra entidade conhece o potencial que se pode obter.

“...as redes regionais são regidas pelas comunidades intermunicipais. Depois as mais pequenas, e obviamente mesmo que sejam estas redes geridas pela comunidade intermunicipal, o foco o elo de ligação, são sempre os municípios.” (Entrevista 1)

6.2.5.2 Privado

Após a parte inicial, onde as entidades públicas têm um papel mais preponderante pois é através das mesmas que se constrói a base/alicerce para o desenvolvimento da

rede, espera-se posteriormente que as entidades privadas intervenham de forma acirrada para a promoção de atividades:

“...há interesse que os privados promovam o desenvolvimento, nomeadamente na questão económica, no emprego, etc.” (Entrevista 5)

O envolvimento conjunto de todas as entidades envolvidas no território, é um fator primordial para que seja possível potenciar ao máximo uma rede ciclável. Tanto as entidades públicas como as privadas devem trabalhar com e para as demais, conseguindo assim fomentar o desenvolvimento do território, através do turismo ciclável. Sendo que esse, foi um aspeto mencionado algumas vezes no decorrer das entrevistas e que se considera importante enfatizar.

“...o caso das entidades privadas é que, organizam-se legitimamente para tirar o máximo de dividendo da atividade.” (Entrevistas 7)

6.2.6 Parcerias

6.2.6.1 Sinergias Entidades

Para além de ser essencial que a rede seja gerida de igual modo entre os demais agentes do território, é ainda importante que os mesmos moldem a oferta da melhor forma possível, para que haja um aumento no impacto económico.

“os organismos públicos detêm e coordenam muitos dos recursos e infraestruturas de base e apoio ao desenvolvimento de diferentes atividades, entre elas o turismo. Contudo, compete aos agentes privados a operacionalização de muitas destas atividades, devido à sua intrínseca componente e motivação económica. Ao nível das parcerias privadas, estas apresentam particular importância ao nível da composição da oferta global de um destino, ou seja, na oferta de um produto turístico composto que integre as várias atividades características da área do turismo (alojamento, restauração, serviços culturais, experiências, transportes, etc.) ” (Entrevista 8)

Essas sinergias são vistas pela grande maioria dos entrevistados como sendo parte fundamental para um bom desenrolar de uma rede:

“É determinante essa conjugação de esforços, o investimento é feito para alavancar esse desenvolvimento...” (Entrevista 2)

6.2.7 Ligação Recursos Turísticos

A ligação aos recursos do território é fundamental, tanto para o enriquecimento da própria experiência de quem pratica *cycling*, como para a dinamização do território. A ligação aos recursos do território promove o aumento dos períodos médios de permanência dos visitantes no território, bem como potencia o aumento dos consumos.

Um dos fatores que mais em voga está na hora de falar num desenvolvimento sustentável da rede é a preservação dos recursos turístico:

“Por outro lado, *cycling* é uma das atividades mais amigas do ambiente onde as pessoas respeitam o ambiente, quer o utilizador quer o promotor do projeto são pessoas sensíveis á preservação dos espaços, porque graças também a estas rotas, não só acedemos mas olhamos para o território de uma outra forma... as espécies, a fauna flora, pequenos lagos... coisas que poderiam não ter valor nem paisagístico, nem de usufruto e têm.” (Entrevista 1)

6.2.8 Impactos Sociais, Ambientais e Económicos

Um dos aspetos mais salientados na literatura, foram os impactos que uma rede poderia trazer para o território, como tal um ponto fulcral das entrevistas passou por tentar apurar de que forma estas entidades percecionavam esses mesmos impactos.

Tentou-se assim, perceber como são identificados os impactos, nomeadamente a nível social, económico e ambiental, que uma rede poderia trazer para um território, mediante a mira de agentes desse mesmo território.

Designadamente, a nível social, pode-se observar diversas formas de contemplar esta informação, sendo que se pode falar por um lado na forma em que a reintrodução da bicicleta na sociedade é uma mais-valia ao nível da saúde:

“Socialmente houve uma reintrodução da bicicleta na vida das pessoas, o que além de ser saudável...” (Entrevista 1)

Por outro prisma, um foco bastante debatido na grande maioria das entrevistas realizadas, bem como frisado na literatura por alguns autores, foi a importância do ciclismo, na consciencialização de práticas que ajudem a preservar a natureza:

“...a rejeição social de comportamentos ambientalmente maus é completamente diferente...a consciência ambiental mudou.” (Entrevista 3)

Percebe-se, através da informação partilhada pelos agentes, que o mercado da bicicleta tem vindo a ganhar, de novo, uma grande importância, sendo este um mercado cada vez mais em ascensão e como tal é de se esperar que com o maior número de procura haja uma maior panóplia de serviços a serem oferecidos:

“O número de visitantes aumentou consideravelmente e o conjunto de número de negócios associados a isto é muito grande.” (Entrevista 3)

6.2.9 Perfil do Ciclista

Um dos aspetos que se tentou corroborar, foi o perfil do ciclista tanto num prisma mais global, como especificamente no caso da rede da Murtosa. Para tal, as questões referentes ao perfil tinham como base identificar a existência de aspetos fulcrais merecedores de análise. Após a análise, aferiu-se que alguns aspetos iam sendo frisados de forma sistemática pelos agentes, sendo eles a faixa etária, género, motivação e o grupo de viagem.

Um dos grandes consensos, nomeadamente acerca do perfil do ciclista, está relacionado com a motivação que leva os mesmos a utilizar estas redes cicláveis.

“É uma pessoa que se preocupa com a saúde e meio ambiente, sensível à preservação do meio ambiente e é uma pessoa aberta.” (Entrevista 5)

A faixa etária, bem como o género foram aspetos onde os entrevistados mais dificuldades tiveram na hora de objetar, sendo que alguns se aventuraram afirmando que pensam que os homens são os que mais utilizam as redes e que a idade dos mesmos se compreenderia entre os 30 e os 50 anos.

“Aqui não há idades, mas os ciclistas nos procuram mesmo pela natureza, pelo contacto mais direto com a água e com a terra.” (Entrevista 2)

Por último, no que afeta o aspeto do grupo de viagem, contrastou-se que esta é uma atividade que vai atraindo cada vez mais público, desde jovens a idosos, etc.:

“Casais jovens com filhos, muito frequente. Também casais sem filhos e por vezes, grupos de jovens se calhar na faixa sei lá até aos 20 anos. São normalmente grupos com 5 - 6 pessoas. As famílias normalmente é o casal

com um filho ou dois filhos. Às vezes alguns avós e netos, mas o principal é casal e filhos.” (Entrevista 4)

O que se pode apurar através desta pequena auscultação, a membros integrantes do território e que estão consciencializados acerca do *cycling* é que este é um mercado que está em crescente desenvolvimento, atraindo um maior número de adeptos de todas as idades, independente do género. Contudo, o que se pode afirmar que um dos grandes motivadores para o este crescimento é o maior nível de consciencialização tanto a nível da importância de andar de bicicleta para a saúde, como também o impacto que se gera nomeadamente no que concerne a preservação do ambiente.

6.2.10 Estado de Desenvolvimento

Percebe-se que este é um território e uma região onde o produto *cycling* tem grande importância e estão a ser desenvolvidos projetos que consigam atrair um maior número de pessoas que procuram o *cycling*. Um desses projetos é a Grande Rota da Ria de Aveiro, que tem por conceito “unir” os municípios da região de Aveiro de forma, a que o produto estratégico consiga chegar a um maior número de pessoas, bem como permita desenvolver estes municípios ao nível do turismo.

“As iniciativas para a alavancagem deste produto vão ao encontro dos aspetos já referidos, ou seja, é fundamental que se promova a adoção dos requisitos *bike friendly* ao nível das infraestruturas e serviços prestados pelos agentes económicos do território; devem também ser realizadas ações no sentido de aproximar os praticantes de *cycling* aos recursos do território, de forma a enriquecer a sua experiência e aumentar a estada média nos territórios; devem ser organizadas iniciativas de um e mais dias que conjuguem a prática do *cycling* com as restantes valências turísticas dos territórios; deve-se tirar partido das dinâmicas de âmbito regional, nacional ou até mesmo internacional; por fim, para tudo isto, é fundamental a criação de redes e parcerias entre os vários *stakeholders*.” (Entrevista 8)

São necessários cada vez mais espaços que tenham em consideração as necessidades dos ciclistas, nomeadamente ao nível do alojamento e dos serviços que são prestados no território.

6.2.11 Top 20

O programa webQDA, permite fazer uma pesquisa daquelas que foram as palavras mais utilizadas pelos entrevistados, sendo que no caso em questão optou-se por elaborar uma pesquisa que agrega-se as 20 palavras mais usadas (Figura 13).

A palavra mais usada, como se pode confirmar através a imagem abaixo, foi rede, seguida de bicicleta e pessoas.

De salientar a importância que palavras como infraestruturas, manutenção, oferta e recursos têm vindo a ter ao longo da investigação. Estes são aspetos muito importantes que necessitam ser vistos também como pilares essenciais, para qualquer rede ciclável, pois são aspetos que se estiverem em “más condições” fazem com que a rede não funcione.



Figura 13 - Top 20 palavras frequentes

Fonte: webQDA, 2018

6.3 Conclusão

Com a análise das entrevistas conseguiu-se aferir, como e tal já havia sido mencionado na revisão de literatura, a crescente aposta que se tem vindo a fazer ao turismo ciclável e de que maneira este mercado se tem tornado num produto estratégico turístico muito importante para o território.

Cada vez mais, as redes cicláveis têm vindo a ser utilizadas como motor de fruição do turismo e consequentemente do território. A análise permitiu ter uma melhor perspetiva na forma como este produto é visto por partes dos agentes do território, tanto a nível das entidades públicas como das privadas. Foi possível perceber que as entidades públicas, vêem as redes cicláveis como uma aposta essencial, tendo em conta aquelas que são as apetências do território da região de Aveiro, nomeadamente no que diz respeito à orografia por exemplo. Sendo que, para além, das características que o território em si apresenta, a região conta com uma população que utiliza bastante a bicicleta como meio de deslocação, como já havia sido referenciado em capítulos anteriores. As entidades públicas entrevistadas frisaram inúmeras vezes a importância das sinergias entre as entidades que regem a rede, com as entidades privadas que prestam serviços no território.

As sinergias que foram sendo bastante mencionadas nas entrevistas, são um aspeto que deverá ter ainda mais importância, porque para que uma rede possa aproveitar o máximo do seu potencial, é fundamental que todos os agentes estejam a trabalhar na mesma direção e com os mesmos objetivos e como tal, cabe às entidades públicas fomentar esse desenvolvimento inicial, mas posteriormente são as entidades privadas que devem sustentar esse crescimento, através da articulação de serviços complementares que consigam proporcionar aos utilizadores uma experiência completa.

Aquando da aplicação dos questionários, bem como da análise posterior dos mesmos, é evidente que existem alguns aspetos que ainda precisam de ser polidos. A manutenção das redes é um desses aspetos, dado que muito do “desagrado” que as entidades tinham assentava na falta de manutenção das infraestruturas, seja ao nível da limpeza dos próprios percursos quer ao nível da falta de sinalética. A implementação de um plano anual de manutenção, onde os materiais danificados, onde os troços dos percursos com maior afluência fossem reestruturados, podia ser uma medida fulcral para o sucesso deste produto estratégico.

É evidente, que este é um mercado com grande potencial de crescimento, sendo que cada vez mais está a ser encarado como tal. No âmbito nacional, o segmento nos próximos anos já conta com grandes investimentos, como é o caso do projeto *Portuguese Trails* que engloba uma série de projetos regionais.

Portanto, dados os investimentos que se começam a fazer notar progressivamente, é expectável que isso mobilize ainda mais a rede ciclável da Murtosa, porque quantos mais projetos e investimentos a nível nacional e regional, mais oportunidades vão surgir para os municípios consolidarem as suas apostas neste segmento.

Conclusões e recomendações finais

Capítulo 7.

7.1 Conclusões e sugestões

Cada vez mais, o turismo ciclável vem sendo visto como um produto estratégico turístico importante a nível nacional, sendo que cada vez mais se olha para esta questão como uma oportunidade para mudar o paradigma de mobilidade e também para promover ambientes urbanos mais amigáveis. O turismo ciclável permite criar ambientes de maior socialização e para além do mais assegura a preservação e conservação do meio que o rodeia. Este projeto tem por objetivo perceber de que forma a rede ciclável do município da Murtosa consegue promover o desenvolvimento do território aos mais variados níveis.

A escolha pelo município da Murtosa decaiu não só pela proximidade com o território, mas principalmente esteve ligado ao facto de que a nível nacional este ser um dos municípios onde a bicicleta tem mais importância.

Num primeiro momento é importante antes de se debruçar sobre o caso em questão, perceber a importância das redes e de que cada vez mais o turismo necessita de bases que permitam a partilha de informação e conhecimento e fomentem as sinergias. As redes cada vez mais vão tendo um papel fundamental nas mais variadas áreas, sendo que o turismo nos últimos anos tem pendido sobre este assunto e de como as ligações entre organizações/entidades são fundamentais para a constituição de um produto turístico integrado.

Posteriormente, à contextualização inicial acerca das redes, foi-se perceber o crescimento que o turismo ciclável teve ao longo dos anos, e de que forma nos dias de hoje está a ganhar ainda mais força. Para tal, foram-se analisar casos de estudo a nível nacional e internacional, que permitiram perceber que tipos de condicionantes são fundamentais no momento de desenvolver uma rede ciclável de sucesso. Percebeu-se que aspetos como o modelo de gestão da rede, a estruturação do produto, nomeadamente no que concerne os pontos por onde passa são aspetos a ter em consideração. Para além, dos fatores já apontados, as ligações com os recursos do território são muito importantes, é necessário e essencial estabelecer limites que permitam que a rede possa ser uma mais-valia para a preservação da biodiversidade. As parceiras foram um outro aspeto

importante a salientar, na medida em que na grande maioria dos casos estudados havia uma primazia por apostar em parcerias público-privadas e privadas-privadas, porque só assim trabalhando em conjunto é que se consegue chegar a um maior número de pessoas. Na grande maioria dos casos a divulgação e promoção são vistos como algo fulcral e indispensável, é importante assim não só divulgar através dos meios de comunicação comuns. É necessário promover iniciativas, como provas ou eventos de sensibilização que consigam atrair um maior número de pessoas ao território. Mas para tal, é necessário que o mesmo crie infraestruturas capazes de satisfazer as necessidades dos ciclistas, o que no caso particular da Murtosa ainda se encontra numa fase demasiado incipiente.

Para traçar uma rede é necessário conhecer o território de uma forma minuciosa, para que as rotas passem não só pelos pontos com mais adesão, mas também de forma a destacar o património natural e cultural que existe no território, pois esses são os fatores chamativos para qualquer deslocação por parte dos visitantes.

Como tal, um capítulo deste projeto passou por fazer um levantamento e inventariação de todos os recursos existentes, de forma aprofundada, para que tendo toda essa informação seja mais fácil entender a forma como a rede foi estruturada e que tipo de oferta o destino consegue dar ao visitante.

À posteriori, no que concerne a aplicação das entrevistas pode-se perceber de uma forma mais aprofundada as debilidades que a rede ciclável ainda tem, sendo que na sua maioria os entrevistados citaram a falta de manutenção como sendo um dos principais problemas, bem como a falta de limpeza dos percursos que em muitos casos coíbe a passagem dos ciclistas. Para além disso, percebeu-se a necessidade da criação de mais parcerias com os negócios locais que se dedicam ou estão ligados ao turismo de bicicleta, pois a foi perceptível a desconexão existente entre os agentes, principalmente privados. Por um lado, essa desconexão também é justificada pelo fato de ainda não existirem no local um grande número de agentes a oferecer este tipo de serviço e os que existem também são relativamente recentes o que impossibilita no momento a criação de sinergias.

Apesar das melhorias que são essenciais realizar para que a rede possa funcionar de uma maneira mais adequada, como poderia ser o caso da criação de um plano de ação, que se foca em conservar os percursos, fazendo uma manutenção de forma mais regular. Bem como, promover iniciativas que busquem envolver os agentes do território

e que os façam sentir que o projeto também é deles. Contudo e tendo, em consideração todos os aspetos acima mencionados é notório que desde a sua génese que a rede trouxe um “novo ar” ao município, que conseguiu assim estabelecer um outro tipo de oferta que não fosse o de praia e mar, que até então era o único produto que se oferecia.

É importante, conceber um espaço de incentivo aos negócios para que estes consigam exercer uma oferta mais trabalhada e conseguida e que de preferência seja realizada o ano todo e não só na época alta.

A tendência deste segmento de mercado é de claro crescimento ao longo dos anos, o que vai, por sua vez, fazer com que o nível de exigência se torne cada vez mais alto, para tal é necessário inovar e tornar a rede muito mais acessível. Para isso as tecnologias de informação vão se tornar muito importantes, com também foi possível analisar em alguns casos de estudo. Não só isso, mas a promoção e divulgação da rede tem de ter um enfoque muito mais “agressivo”, é necessário a dinamização de mais atividades/eventos onde o ciclismo e a rede sejam o foco principal.

O grande objetivo do projeto de investigação, era perceber de que forma a rede ciclável conseguia alavancar o desenvolvimento do território, como tal é importante ressaltar alguns aspetos. Após a investigação foi possível observar que a aposta pelo ciclismo, por parte do município, fomentou a criação de novos tipos de serviços que antes não existiam, como pacotes de visitas guiadas a pé ou de bicicleta. Ainda que esses serviços e os agentes que os levam a cabo sejam muito incipientes, nota-se que cada vez mais a oferta de atividades relacionadas com a bicicleta, no município têm vindo a crescer, ainda que de forma pouco organizada. Posto isto, um dos aspetos que se deve frisar é o impacto económico que a rede tem vindo a ter desde a sua implementação, nomeadamente no que afeta a criação de postos de trabalho.

Importante salientar, que esse desenvolvimento que a rede tem vindo a mostrar, faz com que haja cada vez mais visitantes e como tal, um maior número de feedback, acerca de como a mesma funciona. Assim sendo, foi notório aquando da realização das entrevistas, que os agentes privados são aqueles que mais recomendações por parte dos visitantes recebem, dado que são os que interatuam diretamente com os mesmos. Assim sendo, um dos aspetos fundamentais para o prosperar da rede, passa pela manutenção da mesma, ao nível das infraestruturas físicas, da sinalética, etc.

Após detalhada análise, uma oportunidade que seria importante era a criação de um espaço central, para além do Centro Ambiental que existe, mas que fica algo deslocado do centro, onde fosse possível não só fazer o aluguer de bicicletas, como também disponibilizar ferramentas necessárias para o arranjo e manutenção das bicicletas. Ou seja, um espaço onde o visitante pudesse parar para receber informação acerca dos pontos turísticos do território, para beber água, ou ir à casa de banho, que por muito que pareçam coisas mais banais e que seria de esperar que nem fosse necessário abordar, são aspetos que fazem toda a diferença, pois denotam o interesse pela satisfação do visitante. Esse espaço, seria também uma oportunidade única, onde se poderia proceder à monitorização dos visitantes, através de um rápido inquérito de satisfação a quem aí se desloca, pois conhecer as necessidades do público-alvo, bem como entender a sua opinião acerca da rede, podem propulsores importantes para reestruturar o produto, de maneira a tirar o maior proveito possível.

Por fim, propõem-se como sugestões para investigações futuras aspetos que poderiam ser trabalhados e que consequentemente dariam uma maior grandeza ao estudo. Em primeiro lugar, seria relevante a auscultação dos utilizadores da rede, de forma a complementar a informação recolhida e analisada pelos agentes do território, de forma a ter uma melhor perceção de diferentes perspetivas. Esta auscultação serviria para perceber qual o grau de satisfação daqueles que usufruem da rede ciclável, bem como poderia permitir aferir com maior facilidade as debilidades que está apresenta aos seus olhos, bem como entender que oportunidades deveriam ser mais exploradas.

Posto isto, seria interessante também conseguir criar ferramentas que permitam a monitorização do número de visitantes que o destino recebe, que permita perceber que tipo de atividades e serviços estes mais utilizam. Essa informação seria importante para focar aqueles que são os pontos estratégicos onde se deve investir.

Durante toda a investigação uma palavra bastante usada foi parceria, e dentro dessa mesma linha de pensamento e tendo em conta os projetos de desenvolvimento futuros para a região de Aveiro, através da Grande Rota, seria bastante interessante e relevante, fazer uma auscultação com os municípios vizinhos, à Murtosa, que também coincidem na aposta do ciclismo como produto turístico estratégico, como é o caso de Ovar e Estarreja. A fomentação de uma estratégia comum entre os municípios poderia ser uma mais-valia, ajudando a atrair um maior número de turistas aos territórios.

7.2 Limitações do projeto

No que concerne a revisão de literatura, uma das limitações encontradas foi a diversidade de informação que havia sobre o tema redes, sendo assim importante focar em que autores se iriam focalizar a investigação. O facto de este ser um conceito, que pode ser visto através de várias perspetivas, tendo por base muitas disciplinas, fez com que fosse essencial uma revisão de literatura mais cuidada, com enfoque nas ciências sociais.

No que concerne os casos de estudo, a falta de informação em alguns campos estabelecidos foi um contratempo. Nomeadamente, ao nível dos casos internacionais havia um maior número de informação e mais consolidada e atualizada, enquanto que por sua vez nos casos nacionais essa informação, na grande maioria das vezes encontrava-se desatualizada e era pouco esclarecedora. Desta feita, há a necessidade de uma melhor estruturação deste produto estratégico por parte das entidades regedoras. A informação não estava atualizada, tornou o processo, de análise dos casos, um pouco mais demorado, pois foi essencial contrastar de forma mais pormenorizada toda a informação existente.

Em relação às dificuldades encontradas aquando da recolha dos dados, precisamente na aplicação das entrevistas, demonstrou-se que o processo de entrar em contacto com as diversas entidades escolhidas foi um dos principais entraves. O tempo que passou desde do primeiro contacto inicial por parte da investigadora, até que finalmente fosse apresentada uma resposta, condicionou de alguma forma o desenvolvimento da investigação. A conciliação de horários, para a realização das entrevistas, também foi um aspeto que acabou por atrasar alguns procedimentos.

Um melhor enfoque metodológico teria dado à investigação uma maior perceção da realidade em que o município está, relativamente à rede ciclável, nomeadamente através da realização de uma auscultação aos utilizadores da rede ciclável. Essa seria informação que permitiria ter mais clareza sobre a real importância da rede, num prisma daqueles que realmente a usam e, portanto, estão mais pendentes dos seus pontos fortes e fracos.

Ainda assim, apesar das limitações reconhecidas, considera-se que a presente investigação pode constituir um estudo bastante relevante, para o município da Murtosa, em particular, uma vez que não existiam estudos sobre a importância da rede ciclável,

que auscultassem os principais interlocutores do território. A informação recolhida permite aos gestores ter conhecimento de como a rede é vista pelos agentes que a dinamizam. Bem como, ressalta casos de sucesso, de redes cicláveis, onde se podem encontrar muitos bons exemplos, que podem fomentar iniciativas e investimentos futuros. Desta forma, pretende-se que o município possa utilizar estes dados aferidos durante a investigação, para articular estratégias futuras, com o objetivo de melhorar a rede.

Referências Bibliográficas

- Albrecht, J. N. (2013). Networking for sustainable tourism – towards a research agenda. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(5), 639–657. <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.721788>
- Algarve Portal. (2018). Ecovia Litoral do Algarve. Retrieved September 9, 2018, from <http://ecovia-litoral-do-algarve.pt.algarve-portal.com/>
- Altinay, L., & Paraskevas, A. (2008). *Planning research in hospitality and tourism*. Butterworth-Heinemann. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/book/9780750681100/planning-research-in-hospitality-and-tourism>
- ALUT. (2018). Prova. Retrieved September 25, 2018, from <http://alut.pt/prova/#prova>
- Baggio, R., Scott, N., & Cooper, C. (2010). Network science: A Review Focused on Tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 802–827. <https://doi.org/10.1016/J.ANNALS.2010.02.008>
- Beierle, H. (2011). Bicycle Tourism as a Rural Economic Development Vehicle. Retrieved from <https://scholarsbank.uoregon.edu/xmlui/handle/1794/11679>
- Brandão, A. F. F. A. (2014). *Innovation in tourism: the role of regional innovation systems*. Universidade de Aveiro. Retrieved from <https://ria.ua.pt/handle/10773/12608>
- Buhalis, D., & Costa, C. (2006). *Tourism business frontiers: consumers, products and industry*. Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Caetano, L. (2015). Fatores determinantes para a utilização da bicicleta enquanto meio de transporte quotidiano em Portugal – Way2Go. Retrieved December 12, 2017, from <http://www.w2g.pt/2015/03/determinantes-utilizacao-bicicleta-320/>
- Câmara da Murtosa. (2018). Município da Murtosa. Retrieved September 20, 2017, from <http://www.cm-murtosa.pt/>
- Câmara Municipal Aljezur. (2018). Rota Vicentina. Retrieved September 9, 2018, from <http://www.cm-aljezur.pt/pt/961/rota-vicentina.aspx>
- Carlos Bernardo. (2018). O meu escritório é lá fora! Retrieved September 9, 2018, from <https://www.omeuescritorioelafora.pt/descobrir-abrantes-grande-rota-do-zezere-parte-i/>
- Caulfield, B., Brick, E., & McCarthy, O. T. (2012). Determining bicycle infrastructure

- preferences – A case study of Dublin. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(5), 413–417. <https://doi.org/10.1016/J.TRD.2012.04.001>
- CICLOVIA - Ecovia do Litoral. (2018). Retrieved July 11, 2018, from <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/5algarve/1algarve/litoral/elitoral.php>
- Costa, A. P., & Amado, J. (n.d.). Análise de Conteúdo em webQDA, 1–7. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Cox, P. (2012). Strategies Promoting Cycle Tourism in Belgium: Practices and Implications. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 25–39. <https://doi.org/10.1080/21568316.2012.658167>
- Cunha, L. (2008). Avaliação do Potencial Turístico. *Cogitur, Journal of Tourism Studies*, 1(1). Retrieved from <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/jts/article/view/22>
- Danube Cycle Path. (2018). Retrieved March 13, 2018, from <https://www.danube-cycle-path.com/>
- Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, 92–101. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2014.06.012>
- Downward, P., & Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6(1), 50–60. <https://doi.org/10.1080/13606710010026368>
- Dredge, D. (2003). Networks, local governance and tourism policy: Local tourism associations under the microscope. *CAUTHE 2003: Riding the Wave of Tourism and* Retrieved from http://www.academia.edu/2968861/Networks_local_governance_and_tourism_policy_Local_tourism_associations_under_the_microscope
- Dredge, D. (2006). Networks, Conflict and Collaborative Communities. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(6), 562–581. <https://doi.org/10.2167/jost567.0>
- EuroVelo Portugal. (2018a). EuroVelo 1: Rota da Costa Atlântica. Retrieved October 10, 2018, from <https://euroveloportugal.com/pt/route/eurovelo-1>
- EuroVelo Portugal. (2018b). Parceiros. Retrieved October 10, 2018, from <https://euroveloportugal.com/pt/parceiros>
- EuroVelo Portugal. (2018c). Rede EuroVelo. Retrieved October 10, 2018, from

- <https://euroveloportugal.com/pt/rede-eurovelo>
- Federação Portuguesa de Ciclismo. (2016). *Guia Orientador – Ciclismo e Dinamização da Atividade Turística*. Retrieved from <http://www.turismodeportugal.pt/Português/AreasAtividade/desenvolvimentoeinovacao1/Documents/Guia-Orientador-Ciclismo-Dinamizacao-Atividade-Turistica.pdf>
- Geneall. (2018). Concelho da Murtosa. Retrieved October 25, 2018, from <https://geneall.net/pt/mapa/31/murtosa/>
- Grande Rota do Zêzere. (2018a). Retrieved July 3, 2018, from <https://aldeiasdoxisto.pt/artigo/4396>
- Grande Rota do Zêzere. (2018b). Retrieved July 3, 2018, from <https://aldeiasdoxisto.pt/artigo/4397>
- Greenway. (2018). GREENWAY | Home. Retrieved October 3, 2018, from <http://www.greenway.ie/>
- GREENWAY. (2018). Retrieved March 13, 2018, from <http://www.greenway.ie/>
- ICNF. (2017). *Plano municipal de defesa da floresta contra incêndios da Murtosa - Caderno I*. Retrieved from ftp://fogos.icnf.pt/pmdfci/01_AVEIRO/0112/2G/Caderno_I/Texto/PMDFCI_Murtosa_Caderno_I.pdf
- IMTT. (2012). Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020. Retrieved from http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBOMS_Final.pdf
- INE. (2011). Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares. Retrieved October 4, 2018, from http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_indicador&contexto=ind&indOcorrCod=0007093&selTab=tab10
- INE. (2018a). Dormidas (N.º) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro); Anual. Retrieved October 4, 2018, from https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008576&contexto=bd&selTab=tab2

- INE. (2018b). Taxa líquida de ocupação cama (%) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Tipo (estabelecimento hoteleiro); Anual. Retrieved October 4, 2018, from https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008573&contexto=bd&selTab=tab2&xlang=PT
- Macs Adventure. (2018). Classic Danube Cycle Path: Passau to Vienna. Retrieved September 9, 2018, from <https://www.macsadventure.com/holiday-680/classic-danube-cycle-path-passau-to-vienna>
- Monteiro, I. (n.d.). A necessidade do trabalho em rede no desenvolvimento turístico das regiões: o modelo das Aldeias do Xisto. Retrieved from http://cassiopeia.ipleiria.pt/esel_eventos/files/3902_07_IvaniaMonteiro_4bf50e05669e8.pdf
- Morrison, A., Lynch, P., & Johns, N. (2004). International tourism networks. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 16(3), 197–202. <https://doi.org/10.1108/09596110410531195>
- Mota, J. C., & Sá, F. M. (2013). A valorização económica da bicicleta em Portugal, 46–52. Retrieved from http://ordenaracidade.pt/site-jcarvalho/assets/files/2052/tr_130_valoriza_o_da_bicicleta.pdf
- Mueller, R. K. (2018). Bicycle Tours. Retrieved September 9, 2018, from <https://renekmueller.com/Travel>
- Nash, E., Cope, A., James, P., & Parker, D. (2005). Cycle Network Planning: Towards a Holistic Approach Using Temporal Topology. *Transportation Planning and Technology*, 28(4), 251–271. <https://doi.org/10.1080/03081060500247739>
- Pavlovich, K. (2003). The evolution and transformation of a tourism destination network: the Waitomo Caves, New Zealand. *Tourism Management*, 24(2), 203–216. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(02\)00056-0](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(02)00056-0)
- Pombal, B., Lopes, C., & Barreira, N. (2008). *A importância da recolha de dados na avaliação de Serviços de Documentação e Informação: a aplicabilidade do SharePoint nos SDI da FEUP*. Retrieved from https://sigarra.up.pt/feup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=41366
- Presenza, A., & Cipollina, M. (2010). Analysing tourism stakeholders networks. *Tourism Review*, 65(4), 17–30. <https://doi.org/10.1108/16605371011093845>

- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528. <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Ritchie, B. W., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4), 409–425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>
- Rodríguez Gutiérrez, F. (2016). El ciclismo como vector de desarrollo territorial. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 70(70). <https://doi.org/10.21138/bage.2177>
- Rota Vicentina. (2018). Retrieved April 16, 2018, from <http://pt.rotavicentina.com/proyecto.html>
- Sancho Pérez, A., Cabrer Borrás, B., Garcia Mesanat, G., & Perez Mira, J. M. (2001). *Apuntes de metodología de la investigación en turismo*. Organización Mundial de Turismo.
- Saxena, G. (2005). Relationships, networks and the learning regions: case evidence from the Peak District National Park. *Tourism Management*, 26(2), 277–289. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2003.11.013>
- SchweizMobil – Veloland Schweiz. (2018). Retrieved from <https://www.schweizmobil.ch/de/veloland.html>
- Scott, N., Baggio, R. ., & Cooper, C. (2008). Network analysis and aourism: From theory to practice, 1–7. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/43496670_Network_Analysis_and_Tourism_From_Theory_to_Practice
- Sul Informação. (2018). Via Algarviana vai ter um novo guia. Retrieved September 25, 2018, from <https://www.sulinformacao.pt/2018/09/via-algarviana-vai-ter-um-novo-guia-mais-percursos-e-muitas-novidades/>
- Timur, S., & Getz, D. (2008). A network perspective on managing stakeholders for sustainable urban tourism. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 20(4), 445–461. <https://doi.org/10.1108/09596110810873543>
- van der Zee, E., & Vanneste, D. (2015). Tourism networks unravelled; a review of the

- literature on networks in tourism management studies. *Tourism Management Perspectives*, 15, 46–56. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2015.03.006>
- Via Algarviana. (2018a). O Percurso | Via Algarviana. Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/the-track/>
- Via Algarviana. (2018b). Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/o-projecto/>
- Via Algarviana. (2018c). Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/the-track/grande-rota-pedestre/>
- Via Algarviana. (2018d). Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/guias-rotas-tematicas/>
- Via Algarviana. (2018e). Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/the-track/pequenas-rotas/>
- Via Algarviana. (2018f). Retrieved September 9, 2018, from <http://www.viaalgarviana.org/index.php/o-projecto/entidades-parceiras/>
- Vujko, A., & Gajic, T. (2014a). Opportunities for tourism development and cooperation in the region by improving the quality of tourism services – the ‘Danube Cycle Route’ case study. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 27(1), 847–860. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2014.975517>
- Vujko, A., & Gajic, T. (2014b). Opportunities for tourism development and cooperation in the region by improving the quality of tourism services – the ‘Danube Cycle Route’ case study. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 27(1), 847–860. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2014.975517>
- Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo - Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism (Vol. 1 : Study ; Vol. 2 : Flyer) - Think Tank*. Retrieved from http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-TRAN_ET%282012%29474569
- Xingqi, W. (2009). Study on Core Capabilities of Tourism Networks. In *2009 International Conference on Environmental Science and Information Application Technology* (pp. 343–345). IEEE. <https://doi.org/10.1109/ESIAT.2009.257>

